BEDIENUNGSANLEITUNG 2004

660 SMC

OWNER`S MANUAL
MANUALE D`USO
MANUEL D`UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

ART.NR: 3.211.18

9/2003 FOTO: MITTERBAUER

IMPORTANTE

VI RACCOMANDIAMO DI LEGGERE ATTENTAMENTE E INTERAMENTE IL PRESENTE MANUALE PRIMA DI INTRAPRENDERE IL PRIMO VIAGGIO. CONTIENE MOLTE INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI CHE VI FACILITERANNO L'USO ED IL MANEGGIO DELLA MOTO.

NEL VOSTRO PROPRIO INTERESSE FATE ATTENZIONE IN PARTICOLARE ALLE AVVERTENZE CONTRASSEGNATE NEL MODO SEGUENTE:

⚠ ATTENZIONE ⚠

SE TALE AVVERTIMENTO NON VIENE OSSERVATO SI METTE A RISCHIO LA VITA !

! AVVERTIMENTO !

NEL CASO IN CUI NON SI OSSERVINO TALI AVVERTIMENTI SI POTREBBERO DANNEGGIARE PARTI DELLA MOTOCICLETTA O LA MOTOCICLETTA NON SARA PIU SICURA.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio

Numero motore

Numero chiave

Timbro del concessionario

Cari clienti KTM,

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto KTM.

Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione. **Prima di mettere in funzione la vostra motocicletta per la prima volta, dovreste assolutamente leggere con attenzione il presente manuale d'uso per prendere conoscenza dell'uso e delle caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se dovrete dedicarci parte del vostro tempo prezioso. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.** Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto.
Il manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente al momento dell'acquisto della moto.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con * nel capitolo "Manutenzione ciclistica e motore" devono essere eseguiti da un'officina specializzata KTM. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali KTM. KTM non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta. Fate eseguire le revisioni assolutamente da un'officina specializzata KTM.
Per eventuali richieste speciali rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM che all'occorrenza potrà godere dell'appoggio da parte dell'importatore KTM.

Il motociclismo fuoristrada è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi che utilizziate la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Allegati: ctatlogo ricambi telaio & motore

CON RISERVA DI APPORTARE MODIFICHE DI COSTRUZIONE E DI ESECUZIONE.

AVVERTENZE IMPORTANTI SU GARANZIA LEGALE E GARANZIA COMMERCIALE

La KTM 660 SMC è concepita e construita in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti in regolari impieghi agonistici.
Le motociclette corrispondono ai regolamenti ed alle categorie attualmente validi delle più importanti federazioni motociclistiche internazionali.

Il presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura ed uso di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso. Una cattiva taratura della ciclistica può provocare danneggiamenti e rotture ai componenti della ciclistica.

I lavori di manutenzione prescritti nella "Tabella lubrificazione e manutenzione" devono assolutamente essere eseguiti in un'officina specializzata KTM e confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale o commerciale.

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi d'usura diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.

I modelli SMC sono ammessi all`uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). **Senza questa limitazione della potenza (cioé depotenziati) questi modelli sono ammessi solo all`uso in competizioni supermotard, ma non alla circolazione stradale.**

Nel caso di impiego in gare a competizioni, la garanzia è esclusa.

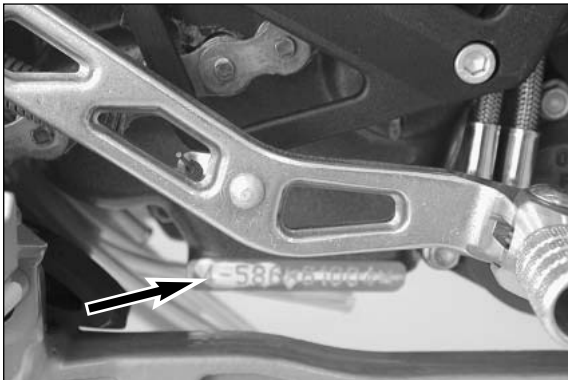
REG.NO. 12 100 6061

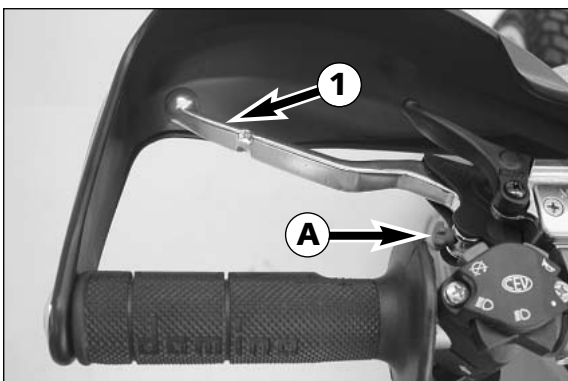
Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

INDICE

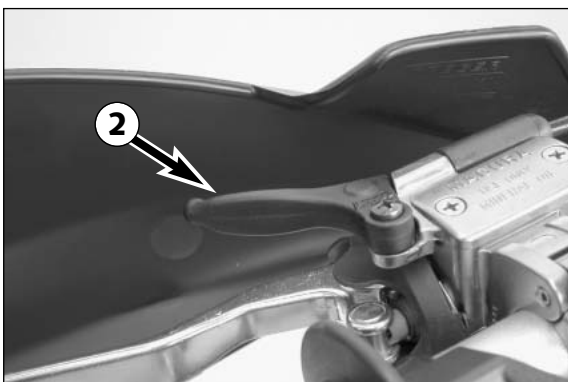
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA

Numero telaio

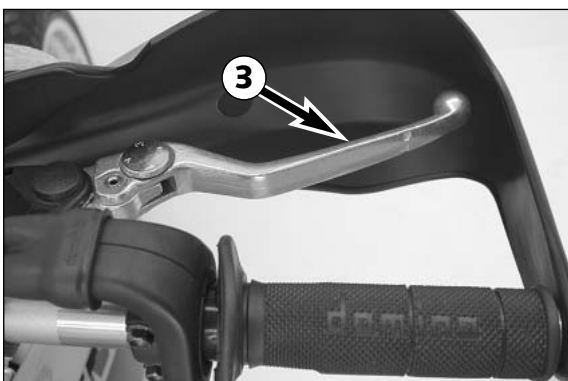
Il numero del telaio è inciso sul lato destro del cannotto di sterzo. Annotate questo numero su pagina 1.

Numero motore, tipo motore

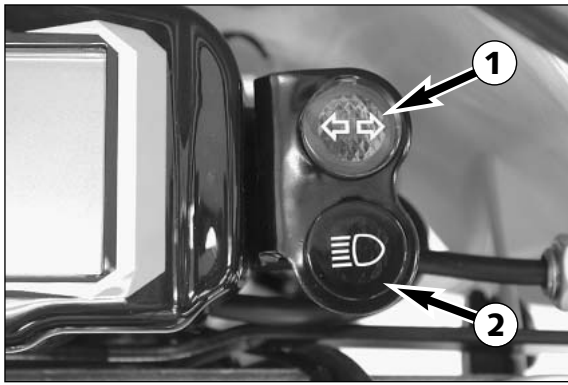
Il numero e il tipo del motore sono incisi sul lato destro del motore al di sotto del pignone della catena. Annotate questo numero su pagina 1.

ORGANI DI COMANDO

Leva della frizione

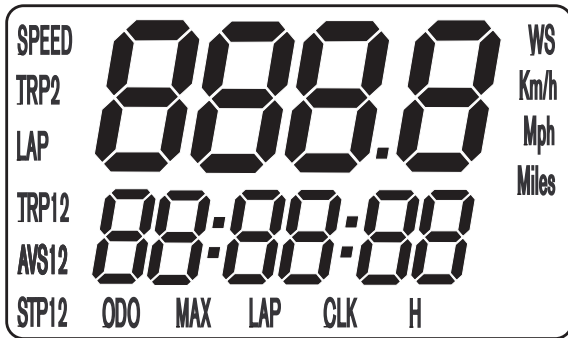
La leva frizione ❶ è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione Ⓐ può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).

Leva di decompressione a mano

La leva di decompressione a mano ❷ trova impiego solo in 2 casi eccezionali.

a) Quando il motore è „andato in stallo". Può succedere che nel successivo tentativo di avviamento il motorino d'avviamento non riesce più a far girare il motore, perché il decompressore automatico non funziona. In questo caso tirate la leva di decompressione a mano e avviate di nuovo. Dopo di ciò si può ancora avviare il motore in maniera del tutto normale.
b) Quando si vuole mettere in moto la motocicletta spingendola. Mentre spingete la moto, tirate la leva di decompressione a mano per facilitare la partenza del motore.

Leva freno anteriore

La leva del freno anteriore ❸ è collocata sul manubrio a destra ed aziona il freno della ruota anteriore. La posizione base della leva freno anteriore può essere modificata in 4 livelli (vedi manutenzione).

Spie di controllo, tachimetro digitale

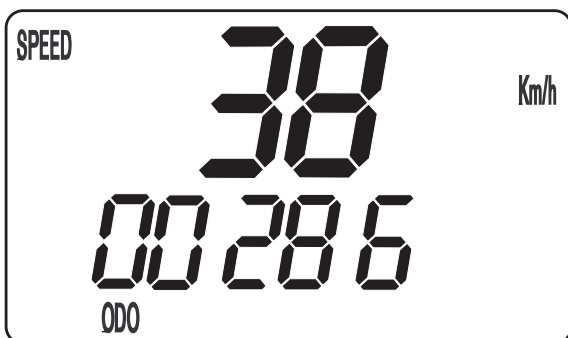
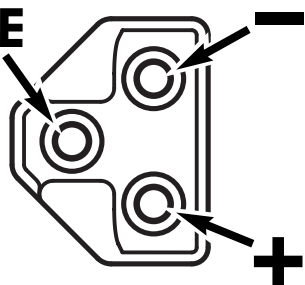
La spia di controllo verde ❶ si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.

La spia di controllo blu ❷ si illumina quando è accesa la luce abbagliante.

Tachimetro elettronico

Il display del tachimetro elettronico si attiva appena è partito il motore e la motocicletta si è messa in moto.
Il motore deve essere avviato affinché il tachimetro venga alimentato di corrente dal generatore. Per l'attivazione del display deve venire un impulso dal sensore ruota. Per questo la ruota anteriore deve compiere almeno 1 giro.

TEST
Per il test funzionale del display s'illuminano brevemente tutti i segmenti di visualizzazione.

WS (wheel size)
L'indicazione cambia e viene visualizzata brevemente la circonferenza della ruota anteriore espressa in millimetri.
Se la ruota anteriore non gira, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/H.
Se la ruota anteriore gira, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/ODO.

Modalità di visualizzazione SPEED / H (hours)
Quando vi fermate e non ricevete alcun impulso dal sensore ruota, la visualizzazione passa dalla modalità SPEED/ODO automaticamente alla modalità SPEED/H.
H indica le ore di servizio. Il contaore inizia a contare appena parte il motore. Il valore visualizzato non può essere cancellato.
Per le motociclette KTM da fuoristrada gli intervalli di manutenzione sono indicati in parte in ore di servizio. A questo riguardo il contaore è molto utile.

Modalità di visualizzazione SPEED/ODO
Nella modalità SPEED/ODO vengono visualizzati la velocità ed i chilometri percorsi. Quando la ruota anteriore si ferma, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/H.
Quando la ruota anteriore non gira per 1 minuto, l'indicazione sul display si spegne.

Interruttore trip master

L'interruttore ha 3 tasti: MODE, + (più) e – (meno).
L`interruttore può anche essere fissato sull`estremità del manubrio mediante un morsetto (cod.ric. 583.14.069.350).

⚠ ATTENZIONE ⚠

Il cambio della modalità di visualizzazione ed il richiamo delle informazioni memorizzate dovrebbero avvenire sempre a motocicletta ferma. se eseguite queste operazioni durante la guida, sarete distolti dalla strada e dal traffico. Così è molto facile che capitino incidenti.

Funzioni del tachimetro elettronico in combinazione con l'interruttore trip master

Le modalità di visualizzazione del tachimetro elettronico cambiano nella sequenza sottoindicata. Se ciò dovesse essere diverso con il vostro dispositivo, per favore leggete prima il capitolo ATTIVAZIONE E DISATTIVAZIONE MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE.

Modalità di visualizzazione SPEED/ODO

SPEED visualizza la velocità in km/h o mph. Il valore visualizzato non può essere cancellato.

ODO visualizza i chilometri o miglia percorsi. Il valore visualizzato non può essere cancellato.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
Tasto mode breve	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto mode 3 sec	passa alla modalità successiva di visualizzazione

Modalità di visualizzazione SPEED / MAX

MAX visualizza la velocità massima raggiunta. È sempre attiva.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
Tasto mode breve	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto mode 3 sec	azzera il valore MAX

Modalità di visualizzazione SPEED / LAP

LAP visualizza il tempo sul giro cronometrato in ore, minuti e secondi.

Tasto +	avvia ed arresta il cronometro, il tempo sul giro non viene azzerato
Tasto –	arresta il cronometro, memorizza il tempo sul giro e riavvia il cronometro, il tempo riparte da 0. In questa maniera è possibile memorizzare 10 tempi sul giro, che potete richiamare nella modalità di visualizzazione LAP/LAP (vedi in basso). Se il tempo sul giro continua dopo aver premuto il tasto –, tutti i posti di memoria sono occupati. Potete cancellare tutti i tempi sul giro memorizzati premendo nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto MODE.
Tasto mode breve	passa alla modalità successiva di visualizzazione Quando non è memorizzato alcun tempo sul giro oppure la motocicletta è in movimento, la modalità di visualizzazione LAP/LAP viene saltata.
Tasto mode 3 sec	azzera il valore LAP e tutti i tempi sul giro memorizzati.

Modalità di visualizzazione LAP / LAP

Visualizza in alto il numero di giro ed in basso il tempo sul giro cronometrato in ore, minuti e secondi.
Quando non è memorizzato alcun tempo sul giro oppure la motocicletta è in moto, la modalità di visualizzazione LAP/LAP viene saltata.
Potete cancellare i tempi sul giro memorizzati premendo nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto MODE.

Tasto +	passa al successivo tempo sul giro
Tasto –	senza funzione
Tasto mode breve	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto mode 3 sec	passa alla modalità successiva di visualizzazione

Modalità di visualizzazione SPEED / CLK (clock)
CLK (orologio) visualizza l'ora in ore, minuti e secondi.

TASTO + senza funzione
TASTO – senza funzione
TASTO MODE BREVE passa alla modalità successiva di visualizzazione
TASTO MODE 3 SEC menu Impostazione ora (vedi IMPOSTAZIONE ORA)

Modalità di visualizzazione SPEED / H (hours)
Quando vi fermate e non ricevete alcun impulso dal sensore ruota, la visualizzazione passa dalla modalità SPEED/ODO automaticamente alla modalità SPEED/H. H indica le ore di servizio. Il contaore inizia a contare appena parte il motore. Il valore visualizzato non può essere cancellato.
Per le motociclette KTM da fuoristrada gli intervalli di manutenzione sono indicati in parte in ore di servizio. A questo riguardo il contaore è molto utile.

TASTO + senza funzione
TASTO – senza funzione
TASTO MODE BREVE passa alla modalità successiva di visualizzazione
TASTO MODE 3 SEC passa al menu SETUP (vedi ATTIVAZIONE / DISATTIVAZIONE MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE)

Modalità di visualizzazione SPEED / TRP1 (trip1)
Il contachilometri parziale 1 è sempre operativo e conta fino a 999,9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.
La funzione TRP1 è associata alle funzioni AVS1 ed STP1. Il calcolo di questi valori si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota (la ruota anteriore gira) e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso (la ruota anteriore è ferma).
Quando il valore supera il numero 999,9, i valori TRP1, AVS1 ed STP1 vengono automaticamente azzerati.

TASTO + senza funzione
TASTO – senza funzione
TASTO MODE BREVE passa alla modalità successiva di visualizzazione
TASTO MODE 3 SEC azzera i valori TRP1, STP1 ed AVS1

Modalità di visualizzazione SPEED / AVS1 (average speed 1)
La funzione AVS1 visualizza la velocità media calcolata sulla base dei valori TRP1 ed STP1 ed è sempre operativa. Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

TASTO + senza funzione
TASTO – senza funzione
TASTO MODE BREVE passa alla modalità successiva di visualizzazione
TASTO MODE 3 SEC azzera i valori TRP1, STP1 ed AVS1

Modalità di visualizzazione SPEED / STP1 (stopp1)
La funzione STP1 visualizza il tempo di percorrenza calcolato sulla base di TRP1 e si attiva appena provengono impulsi dal sensore ruota. Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

TASTO + senza funzione
TASTO – senza funzione
TASTO MODE BREVE passa alla modalità successiva di visualizzazione
TASTO MODE 3 SEC azzera i valori TRP1, STP1 ed AVS1

Modalità di visualizzazione SPEED / TRP2 (trip2)

Il contachilometri parziale TRP2 è sempre operativo e conta fino a 999,9. A differenza di TRP1, è ora possibile modificare manualmente il valore visualizzato agendo sui tasti + e -. Una funzione molto pratica quando si guida seguendo il road book.
TRP2 si attiva automaticamente con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

Tasto + incrementa il valore TRP2
Tasto – decrementa il valore TRP2
Tasto mode breve passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto mode 3 sec azzera il valore TRP2

Modalità di visualizzazione SPEED / AVS2 (average speed 2)

La funzione AVS2 visualizza la velocità media calcolata sulla base di TRP2 ed STP2. Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.
Il valore visualizzato si discosta dalla velocità media effettiva, quando TRP2 è stato modificato manualmente oppure STP2 non è stato arrestato dopo la guida.

Tasto + senza funzione
Tasto – senza funzione
Tasto mode breve passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto mode 3 sec passa alla modalità successiva di visualizzazione

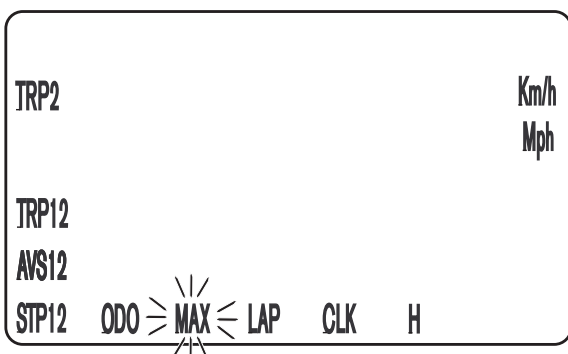
Modalità di visualizzazione SPEED / STP2 (stop 2)

STP2 è un cronometro manuale. Premendo il tasto +, il cronometro si avvia, premendolo nuovamente, il cronometro si arresta. Premendo un'altra volta il tasto +, il cronometraggio riprende.
Agendo brevemente sul tasto MODE, si passa alla modalità successiva di visualizzazione. Quando STP2 è attivo senza essere visualizzato, la scritta STP2 lampeggiante in altre modalità di visualizzazione ve lo ricorda. Per arrestare la funzione STP2, dovete passare alla modalità SPEED/STP2 e premere il tasto +.

Tasto + avvia ed arresta il cronometro
Tasto – senza funzione
Tasto mode breve passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto mode 3 sec azzera il valore STP2

Impostazione ora

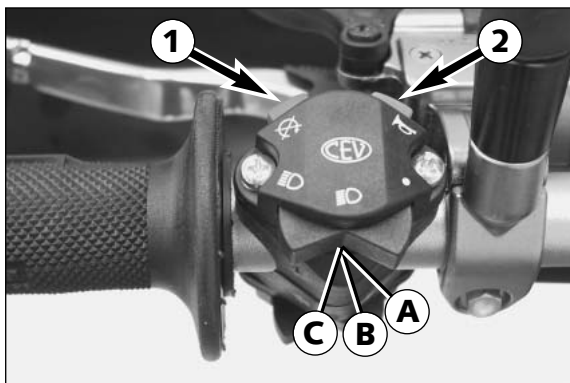
Per impostare l'ora, spegnere il motore, passare alla modalità SPEED/CLK e premere per 3 secondi il tasto MODE. Il rispettivo dato lampeggiante può essere variato premendo i tasti + e -. Premendo il tasto MODE si passa al dato successivo.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/CLK.

Tasto + ora +
Tasto – ora –
Tasto MODE breve passa al dato successivo
Tasto MODE 3 sec memorizza l'ora impostata e passa alla modalità di visualizzazione SPEED/CLK.

Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione

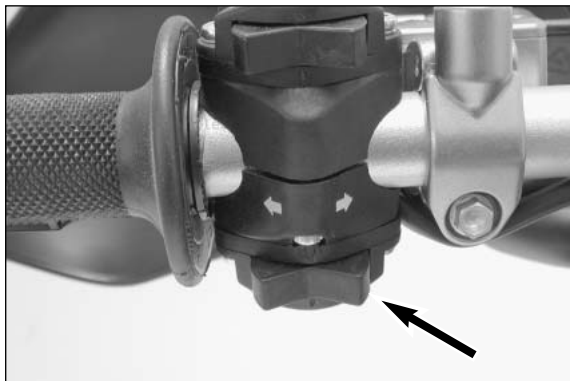
A seconda dell'impiego, non sempre è opportuno attivare tutte le modalità di visualizzazione (funzioni). Avete la possibilità di disattivare la visualizzazione delle informazioni che per il momento non vi interessano. Con il tasto MODE quindi cambiate solo fra le modalità di visualizzazione che avete attivato.

A questo scopo premere nella modalità SPEED/H per 3 secondi il tasto MODE 3 per andare nel menu SETUP. Il logo lampeggiante può essere attivato con il tasto + e disattivato con il tasto -.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, l'impostazione viene automaticamente memorizzata e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.

Tasto +	attiva la funzione lampeggiante
Tasto –	disattiva la funzione lampeggiante
Tasto MODE breve	passa senza modifica alla funzione successiva
Tasto MODE 3 sec	memorizza l'impostazione e passa a SPEED/H

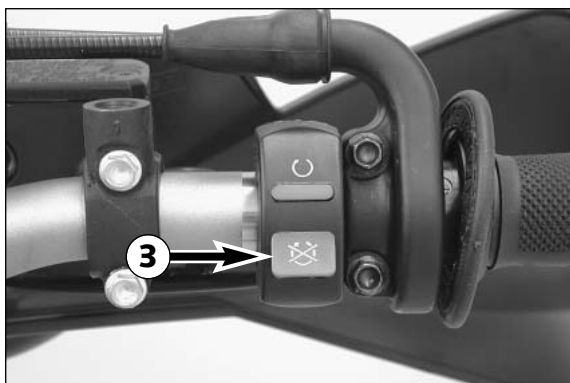
motocicletta ferma	motocic. in movimento	PROSPETTO FUNZIONI TRIP MASTER				
		Modalità	Tasto **+ breve**	Tasto **– breve**	Tasto **MODE breve**	Tasto **MODE 3 sec**
	X	**SPEED / ODO**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	senza funzione
X	X	**SPEED / MAX**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	azzera il valore MAX
X	X	**SPEED / LAP**	avvia/arresta LAP il valore LAP viene mantenuto	arresta LAP, salva il valore LAP, azzera LAP	modalità successiva	cancella tutti i valori LAP
X		**LAP / LAP**	valore successivo	senza funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	**SPEED / CLK**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	menu Impostazione ora
X		**SPEED / H**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	menu SETUP
X	X	**SPEED / TRP1**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	azzera i valori TRP1, STP1 ed AVS1
X	X	**SPEED / AVS1**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	azzera i valori TRP1, STP1 ed AVS1
X	X	**SPEED / STP1**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	azzera i valori TRP1, STP1 ed AVS1
X	X	**SPEED / TRP2**	incrementa il valore TRP2	decrementa il valore TRP2	modalità successiva	azzera il valore TRP2
X	X	**SPEED / AVS2**	senza funzione	senza funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	**SPEED / STP2**	avvia/arresta STP2	senza funzione	modalità successiva	azzera il valore STP2

Interruttore a combinazione

Il commutatore dell'illuminazione ha 3 posizioni:
Ⓐ = luce spenta
Ⓑ = anabbaglianti accesi
Ⓒ = abbaglianti accesi

Il tasto rosso di corto cicuito ❶ serve per fermare il motore. Il tasto si preme fino a che il motore si ferma.
Con il tasto ❷ si mette in azione il clacson.

Comando indicatori di direzione

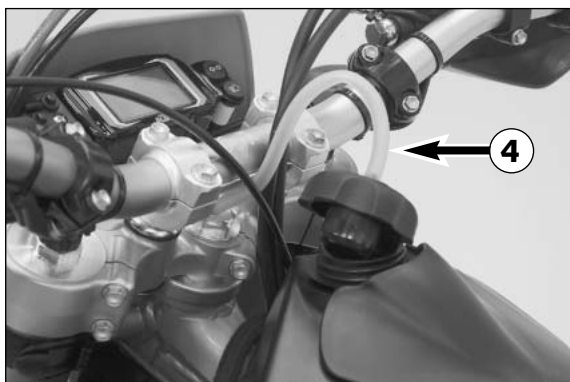
Il comando degli indicatori di direzione è un'unità extra che viene montata sul manubrio a sinistra.
Il cablaggio è predisposto in maniera tale che per un uso in fuoristrada l'intero impianto di segnalazione di direzione possa essere smontato. Il funzionamento del rimanente impianto elettrico rimane intatto.

⇦ indicatore di direzione sinistro

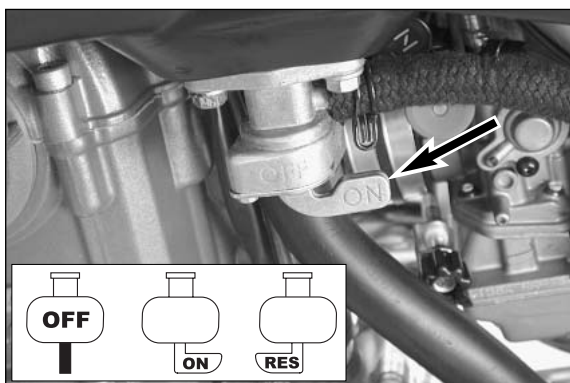
⇨ indicatore di direzione destro

Interruttore di arresto d'emergenza (Australia)

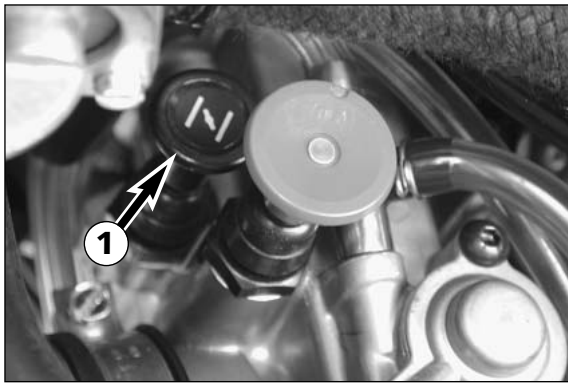
L'interruttore di arresto d'emergenza ❸ si trova a fianco della manopola gas. Esso ha soprattutto la funzione di un interruttore di sicurezza o di arresto d'emergenza e dovrebbe normalmente essere inserito.

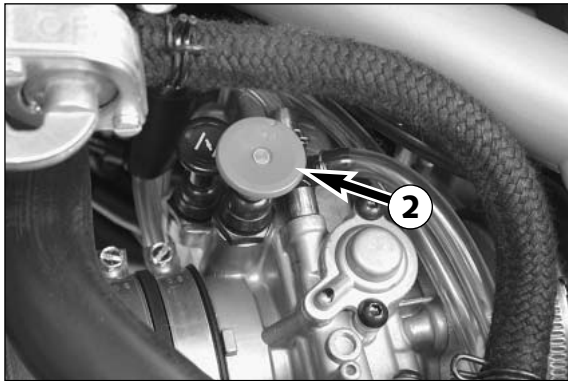
In questa posizione il circuito elettrico d'accensione è cortocircuitato, il motore si spegne subito, il motore fermo non parte.

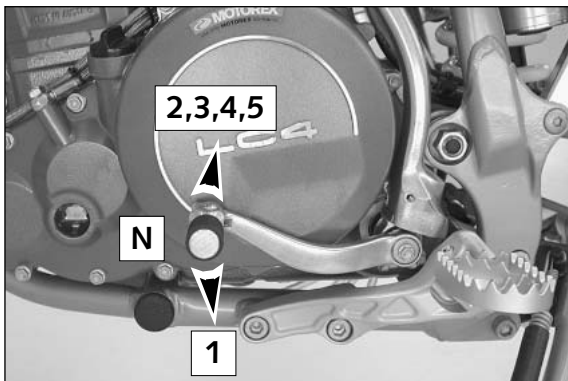
In questa posizione il circuito elettrico d'accensione è rilasciato, all' avviamento il motore dovrebbe partire.

Tappo serbatoio

Aprire: Girare il tappo del serbatoio in senso antiorario
Chiudere: Poggiare il tappo del serbatoio e avvitarlo in senso orario.

Sistemare il tubo di sfiato del serbatoio ❹ evitando pieghe.

Rubinetto del carburante

OFF Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione **OFF**.
ON La manopola viene ruotata in posizione quando si vuole accendere la motocicletta. Con la manopola in questa posizione, il serbatoio si svuota fino alla riserva.
RES La riserva, ca. 2,5 litri, viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione **RES**. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione **ON** dopo aver fatto il pieno.

Interruttore dell'aria

Estraendo l'interruttore dell'aria ❶ fino all'arresto, nel carburatore viene aperto un foro, attraverso il quale il motore può aspirare ulteriore carburante. Così viene ottenuto una miscela carburante-aria „grassa“ che è necessaria per l'avviamento a freddo.
Per disinserire l'aria, spingete l'interruttore dell'aria verso l'interno nella sua posizione iniziale.

Manopola avviamento a caldo

Tirando la manopola per l'avviamento a caldo ❷ fino all'arresto si apre un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di aria. Ne risulta una miscela aria-carburante "magra", richiesta all'avviamento a caldo.
Per la disattivazione spingete la manopola per l'avviamento a caldo nella sua posizione base.

Leva del cambio

La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1^a e la 2^a marcia.

Pedale di avviamento

Il pedale di avviamento è montato sul lato sinistro del motore. La parte superiore è orientabile.

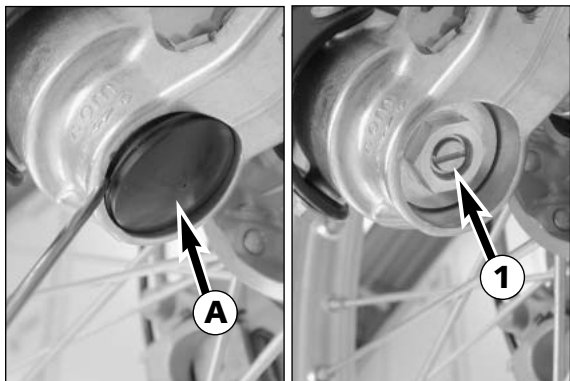
Pedale freno

Il pedale del freno è posizionato davanti il paggiapiede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).

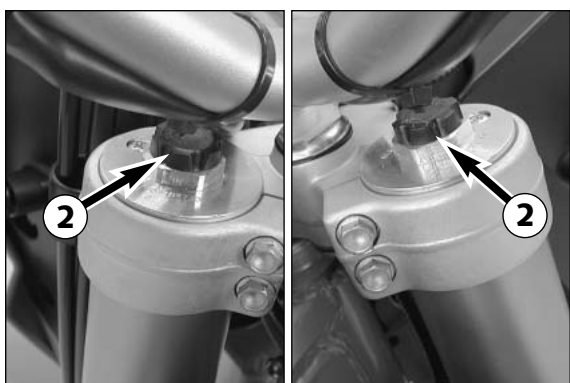
Bloccasterzo

Con il bloccasterzo che si trova sul cannotto di sterzo il manubrio è bloccabile. Per chiudere a chiave il manubrio sterzarlo completamente a destra, introdurre la chiave, girare a sinistra, premere, girare a destra ed estrarre.

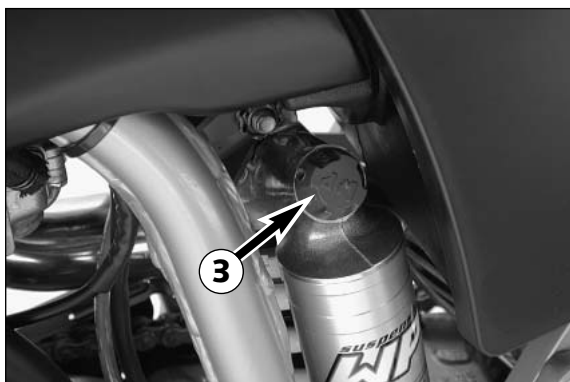
! AVVERTIMENTO !

NON LASCIATE MAI LA CHIAVE NELLA SERRATURA. NEL MOMENTO IN CUI STERZATE A SINISTRA, LA CHIAVE POTREBBE ESSERE DANNEGGIATA.

Ammortizzamento forcella in compressione

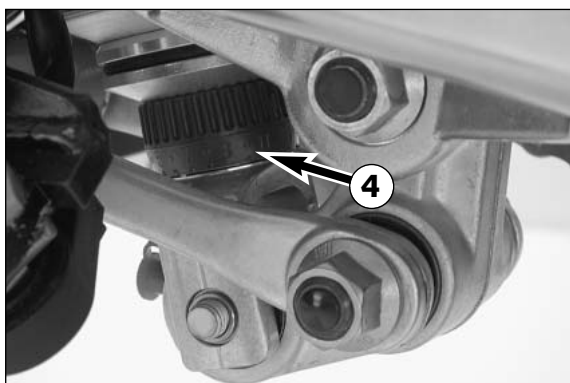
Il livello di compressione è da regolare all'estremità inferiore degli steli forcella. Togliere il tappo di chiusura Ⓐ.
Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato tramite la manopola ❶ (COM). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE DI BASE:
- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario
  WP 1418Y750..................... 20 Klicks

Ammortizzamento forcella in estensione

Il gruppo freno idraulico di estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella.Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola ❷ (REB). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE DI BASE:
- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario
  WP 1418Y750..................... 15 Klicks

Ammortizzamento ammortizzatore in compressione

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato in diverse tramite la manopola ❸. Ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso orario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE DI BASE:
WP 0118Y733 .... Position 4

Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il grado di ammortizzamento in estensione può essere regolato diverse tramite la rotella ❹. Ruotando a sinistra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a destra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE DI BASE:
WP 0118Y733 .... Position 8

Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che i lavori di „PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLETTA“ (vedi Libretto di Revisione) siano stati eseguiti dal vostro rivenditore KTM.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Riportare i numeri di telaio, motore e chiave d'accensione su pagina 1.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto o su terreno facile al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiapiedi.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre parti di ricambio originali KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:
  - Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
  - Bagagli
  - Conducente e passeggero con indumenti protettivi e caschi.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

Rodaggio dei modelli LC4

Le superfici delle parti di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno liscie dei pezzi scorrevoli di motori in funzione già da tempo: questo spiega la necessità di rodare il motore nuovo. Pertanto nei primi 1000 km si dovrà evitare di lanciare il motore al massimo della potenza e si dovrà evitare di superare i 4800 giri /min. Durante i primi 1000 km sarà opportuno muovere il motociclo in diverse condizioni d'uso (su strada, su terreni fuori strada relativamente agevoli). Dalla seguente tabella potrete evincere, in base al rapporto di trasmissione della ruota posteriore del Vostro motociclo, le velocità massime relative alle singole marce ad un numero di giri di 4800/min.
Numeri di giri superiori a quelli sopra indicati e numeri di giri alti a motore freddo influiscono negativamente sulla durata del motore.

i / giri	660 SMC 16:38 Z
1. G	35 kmh
2. G	55 kmh
3. G	80 kmh
4. G	95 kmh
5. G	110 kmh

INDICAZIONE:
Durante la fase di rodaggio del motore, cio è durante i primi 1000 chilometri, si dovrebbe utilizzare olio per motori a base di olio minerale. Lo stesso si dica anche dopo riparazioni effettuate al motore.

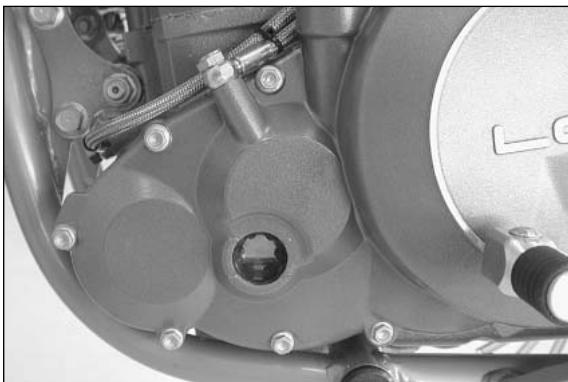
⚠ ATTENZIONE ⚠

- Abbigliatevi in modo adeguato quando utilizzate la motocicletta. I motociclisti avveduti guidanti una KTM portano sempre un casco, stivali, guanti e un giubbotto, che si tratti di viaggi di un giorno o solo di brevi percorsi. Gli indumenti protettivi dovrebbero essere vistosi affinché il motociclista venga rico nosciuto presto dagli altri utenti del traffico.
- Non guidate dopo il consumo di bevande alcoliche.
- Durante i vostri viaggi accendente sempre il faro, affinché gli altri utenti del traffico vi possano vedere per tempo.
- Utilizzare esclusivamente gli accessori originali rilasciati dalla KTM. I rivestimenti frontali, per esempio possono influenzare negativamente il comportamento su strada della moto a velocità elevate. Anche baglagi, serbatoi supplementari ecc. influenze negative sul comportamento su strada della moto a causa della diversa ripartizione del peso.
- I primi chilometri di ogni viaggio devono essere percorsi a velocità moderata finché i pneumatici non hanno raggiunto la temperatura di esercizio necessaria. Solo allora è garantita l'aderenza ottimale.
- La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dallo stesso tipo di profilo.
- Pneumatici nuovi hanno una superficie liscia e pertanto gli manca ancora la piena aderenza. L'intero battistrada deve quindi essere irruvidito nei primi 200 km attraverso un rodaggio a velocità moderata alternando la posizione inclinata. Solo con questo rodaggio viene ottenuta al cento percento l'aderenza del battistrada.
- Osservate le norme del traffico, guidate in modo difensivo e previdente onde riconoscere i pericoli il più presto possibile.
- AdeguaTe la velocità di guida alle condizioni ed alle vostre capacità di guida.
- Guidate con prudenza su strade o terreni sconosciuti.
- Sostituite a tempo debito la visiera o il lenti degli occhiali. In caso di controluce si è praticamente ciechi se la visiera o gli occhiali presentano graffiature.
- Non lasciare mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.
- I suddetti modelli sono costruiti e predisposti solo per una persona. Non è consentito portare un passeggero.
- Durante l'uso della vostra motocicletta tenete presente che altre persone possano sentirsi disturbate dall'eccessivo rumore.

Accessori e carico utile

Accessori e bagagli possono ridurre notevolmente la stabilità di guida della motocicletta. Osservate quindi particolarmente le avvertenze sotto riportate.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Fissate il bagaglio il più vicino possibile al centro del veicolo e distribuite il peso uniformemente sulle ruote anteriore e posteriore ed a destra e sinistra.
- Tutti i bagagli devono essere fissati in maniera sufficiente e sicura, bagagli sciolti compromettono notevolmente la sicurezza di guida.
- Un alto carico utile cambia le caratteristiche di guida della motocicletta ed allunga notevolmente lo spazio di frenata, perciò adattate adeguatamente la velocità di guida.

Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CONTROLLARE IL LIVELLO D'OLIO DEL MOTORE
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

2 CARBURANTE
Verificare la quantità di carburante trovantesi nel serbatoio.

3 CATENA
Una catena troppo lenta può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni.

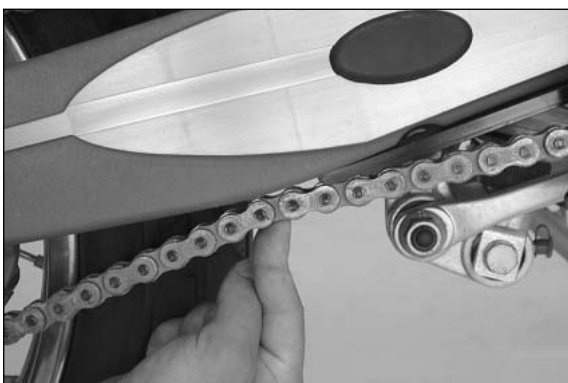
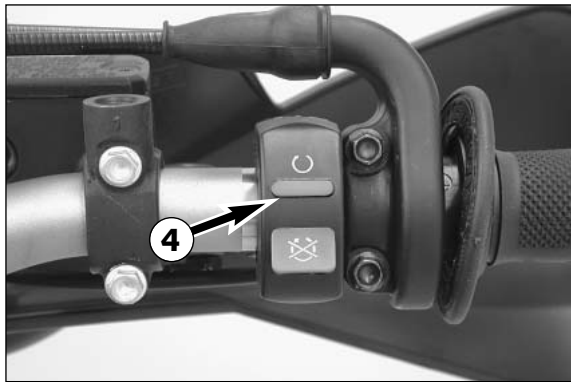
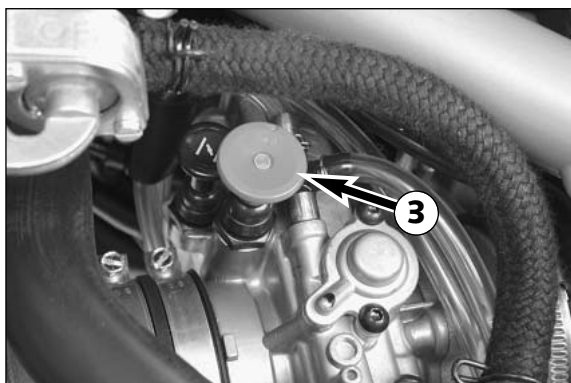
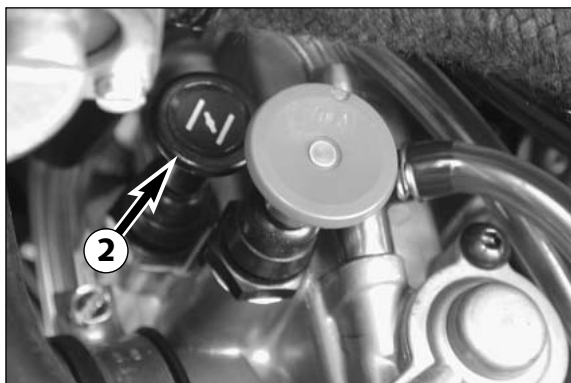
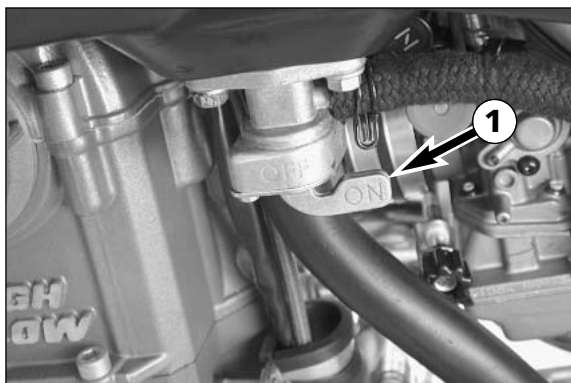
4 PNEUMATICI
Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

5 FRENI
Verificare il funzionamento dei freni e controllare il livello del liquido freni nei relativi recipienti. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni.
Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie.
Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.

6 COMANDI A CAVO FLESSIBILE
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

7 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

8 IMPIANTO ELETTRICO
Controllare il funzionamento dei fari, della luce di posizione, del fanalino posteriore, della luce d'arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

9 BAGAGLI
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.

Avviamento a motore freddo

1 Aprire il rubinetto del carburante ❶.
2 Chiudere il cavalletto laterale.
3 Mettere il cambio in folle.
4 Azionare la interruttore dell'aria ❷ che si trova sul manubrio.
5 Inserire l'interruttore di sicurezza ❹
6 Mettetevi sulla sinistra della motocicletta e SENZA dare gas, schiacciate FINO IN FONDO il pedale di avviamento.

⚠ **ATTENZIONE** ⚠

– Per avviare il motore indossate sempre degli stivali da moto robusti per evitare eventuali lesioni. Potreste scivolare dal pedale oppure il motore potrebbe dare un contraccolpo e sbattere con violenza il vostro piede in alto.
– Pigiare sempre il pedale di avviamento energicamente fino in fondo SENZA accelerare. Un avviamento a pedale con troppo poca spinta o con la manopola gas aperta aumenta il rischio di un contraccolpo del motore.
– Non avviate il motore in un locale chiuso e non lasciatelo nemmeno acceso in tali locali. I gas di scarico sono velenosi e possono portare alla perdita di coscienza ed alla morte. In caso di funzionamento del motore assicurate sempre un'aerazione sufficiente.

! **AVVERTIMENTO** !

– Prima di azionare il pedale avviamento chiudere assolutamente il cavalletto laterale.
– Non fate salire di giri il motore freddo. Ciò potrebbe causare danneggiamenti del motore perché lo stantuffo si riscalda e, conseguentemente, si dilata più rapidamente del cilindro raffreddato ad acqua. Fate sempre riscaldare prima il motore da fermi ovvero fatelo riscaldare marciando a numero di giri basso.

Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata

1 Aprire il rubinetto del carburante ❶.
2 Chiudere il cavalletto laterale.
3 Mettere il cambio in folle.
4 Azionare la manopola per l'avviamento a caldo ❸.
5 Inserire l'interruttore di sicurezza ❹
6 Mettetevi sulla sinistra della motocicletta e SENZA dare gas, schiacciate FINO IN FONDO il pedale di avviamento.

Rimedio in caso di motore „ingolfato"

Nel caso di una caduta può succedere che più carburante del necessario giunge nel motore. Per pompare il carburante dal motore tirare la leva del decompressore a mano. Azionare il pedale avviamento 5 –10 volte oppure il pulsante. Avviare quindi il motore come precedentemente descritto. Se necessario svitare la candela ed asciugarla.

AVVERTENZA: Il carburatore è dotato di una pompa di ripresa. Ogni volta che date gas, del carburante viene iniettato nel condotto di aspirazione. All'avviamento far attenzione di dare solo una volta tutto gas.

Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1ª marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

Cambiare le marce, marciare

La 1ª marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare.
Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata una volta riscaldato il motore. Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima 3/4 di gas; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento - azionando bruscamente la manopola comando gas si aumenta il consumo.
Per tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Evitare brusche variazioni dei carichi in curva e su strada bagnata o scivolosa. La motocicletta potrebbe facilmente sfuggire al controllo.
- Dopo ogni caduta la moto deve essere controllata come prima di ogni messa in funzione.
- Un manubrio storto deve sempre essere sostituito. In nessun caso raddrizzarlo, perché perderebbe così la sua stabilità.

! AVVERTIMENTO !

- Numeri di giri elevati a motore freddo si ripercuotono negativamente sulla durata d'esercizio del motore. E' pertanto preferibile, prima di lanciare il motore a pieno regime, riscaldarlo percorrendo qualche chilometro in campo di velocità medio. Il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio appena i radiatori diventano caldi.
- Non passate mai a tutto gas in una marcia inferiore. Il motore viene portato ad un numero di giri eccessivo e vengono danneggiate le valvole. Inoltre si potrebbe perdere facilmente il controllo della motocicletta in seguito al bloccaggio della ruota posteriore.
- La marcia prolungata su una ruota sola comporta una perdita di pressione nel sistema dell'olio che puÒ provocare danni al motore.
- In caso di vibrazioni anormali durante il funzionamento verificare se le viti di fissaggio del motore sono ben serrate.
- Se durante la guida si manifestano dei rumori anomali, arrestatevi subito, spegnete il motore e mettetevi in contatto con un'officina specializzata KTM.

Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale. Su fondi sabbiosi, bagnati da pioggia o scivolosi deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.
In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1a o in 2a marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- All'atto di frenare il disco, le pastiglie, la pinza ed il liquido del freno si riscaldano. Più queste parti sono calde, più è debole l'effetto di frenatura. Nel caso estremo può non funzionare tutto il sistema di frenatura.
- In caso di pioggia o dopo il lavaggio della motocicletta l'azione frenante può essere ritardata a causa dei dischi freno bagnati. Azionare i freni finché sono asciutti.
- Anche guidando su strade sporche o cosparse di sale i freni possono reagire con ritardo. Azionare i freni finché sono puliti.
- Con dischi freno sporchi si verifica una maggior usura delle pastiglie ed anche dei dischi freno stessi.

Arresto e parcheggio

Frenare il motociclo e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore premere, a regime del minimo, il bottone di massa oppure il pulsante di arresto di sicurezza finché il motore si è fermato. Chiudere il rubinetto del carburante, parcheggiare su terreno solido e bloccare la motocicletta con il bloccasterzo.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Parcheggiate la motocicletta sempre su fondo solido e piano.
- Durante il funzionamento le motociclette producono molto calore. Il motore, i radiatori, l'impianto di scarico, i dischi dei freni nonché gli ammortizzatori possono diventare molto caldi. Non toccate queste parti dopo aver messo in funzione il motore e posteggiate la motocicletta in un luogo dove è improbabile che i pedoni la tocchino bruciandosi.
- Non lasciare mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.

! AVVERTIMENTO !

- Quando la motocicletta viene parcheggiata deve essere chiuso il rubinetto del carburante. Se non viene chiuso, il carburatore potrebbe tracimare e potrebbe penetrare carburante nel motore.
- Non parcheggiate mai la motocicletta in posti dove sussiste il pericolo d'incendio dovuto ad erba secca o altri materiali facilmente infiammabili.

INDICAZIONI SUL CAVALLETTO LATERALE:
Con il piede aprire il cavalletto fino a battuta ed inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che il motociclo sia posizionato in maniera stabile. Per sicurezza si può innestare una marcia.

! AVVERTIMENTO !

Il cavalletto laterale è concepito solo per il peso del motociclo. Se vi sedete sul motociclo caricando così ulteriormente il cavalletto laterale, esso oppure il telaio potrebbe essere danneggiato ed il motociclo potrebbe ribaltarsi.

Benzina

Il motore LC4 richiede carburante super con almeno 95 ROZ.

! AVVERTIMENTO !

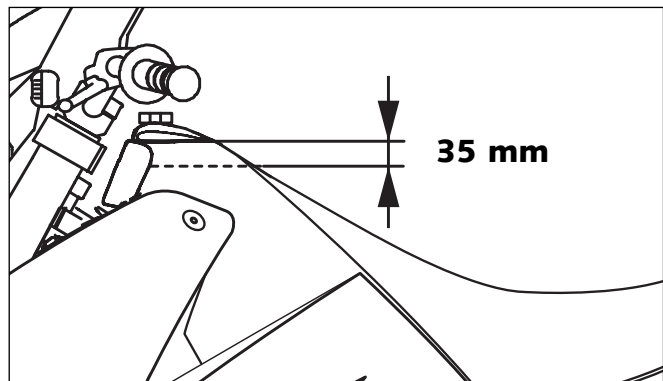
Riempite il serbatoio con benzina super con o senza piombo con un numero d'ottano minimo 95. Non usare assolutamente benzina con numero d'ottano inferiore a 95, perché potrebbe provocare danni al motore.

⚠ ATTENZIONE ⚠

La benzina è facilmente infiammabile e tossica. Maneggiando la benzina si adotti la massima cautela. Non fate il pieno di benzina nelle vicinanze di fiamme aperte o sigarette accese. Spegnete sempre il motore per fare benzina. Fate attenzione a non versare benzina sul motore o sul tubo di scappamento. Eliminare immediatamente con un panno la benzina versata. Qualora la benzina dovesse venire ingoiata o spruzzata negli occhi occorre recarsi immediatamente da un medico.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi schizzo).

TABELLA LUBRIFICATIONE E MANUTENZIONE 2004

660 SMC

	Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!	1 tagliando dopo 1000 km o 10 ore	dopo / ogni 2500 km o 25 ore	dopo / ogni 5000 km o 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e filtro fine	●	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senze pieghe delle tubazioni olio	●		●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km			●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●		●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●		●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●		●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro			●
	Controllo regolazione minimo	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●		●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe,regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●		●
	Controllo livello olio nel cilindro comando frizione idraulica			●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi			●
	Controllo orientamento faro			●
	Controllare il funzionamento dell'impianto elettrico (luce anabbagliante / abbagliante, luce d'arresto, indicatori di direzione, spie di controllo, avvisatore acustico, interruttore di sicurezza)	●		●
	Controllo serraggio viti e dadi	●		●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●		●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●		●
	Controllo/regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●		●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●		●
CICLISTICA	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●		●
	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore			●
	Pulizia parapolveri			●
	Spurgo gambe forcella	●		●
	Controllo supporto forcellone			●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●		●
	Lubrificazione controleva			●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●		●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●		●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●		●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●		●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●		●
	Lubrificazione catena	●		●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi			●

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA!

La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di 500 km.

I lavori di manutenzione dell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!

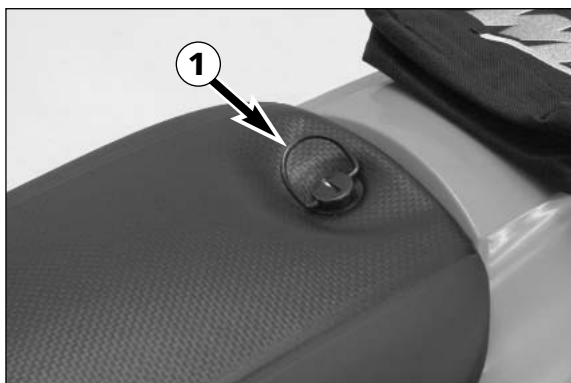
IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA			
	ogni 2500km o 25 ore	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella		●	
Manutenzione completa ammortizzatore			●
Manutenzione completa controleva			●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●		
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		●	
Pulizia e taratura carburatore		●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		●	
Sostituzione liquido freni		●	

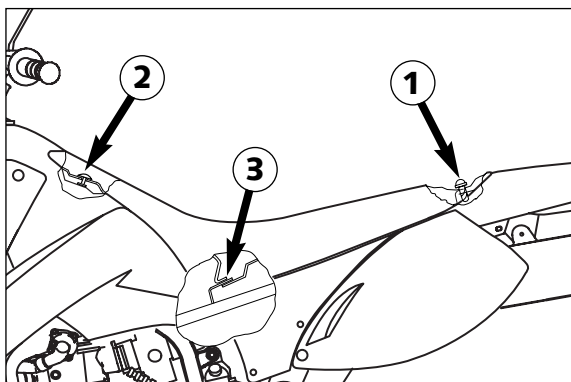
ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA				
	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria (a seconda del grado di sporcizia)			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli organi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●	●		
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo ed interruttore luci con spray di contatto		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●

⚠ ATTENZIONE ⚠

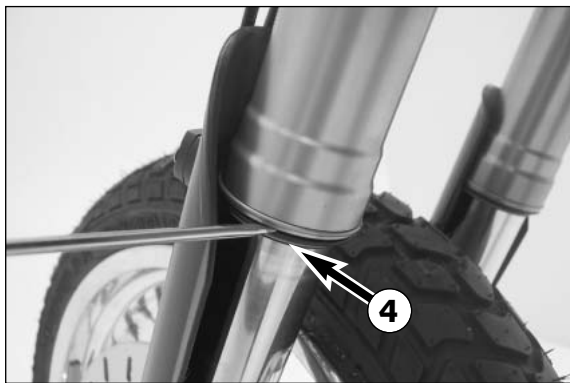
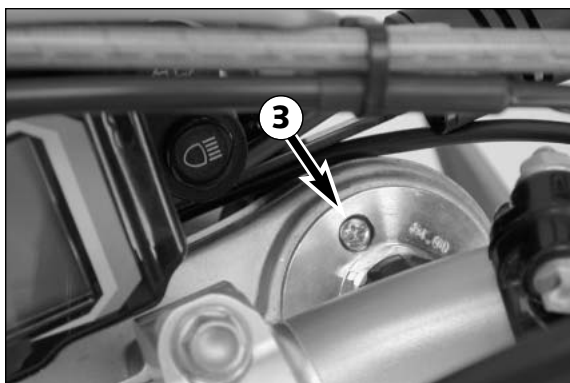
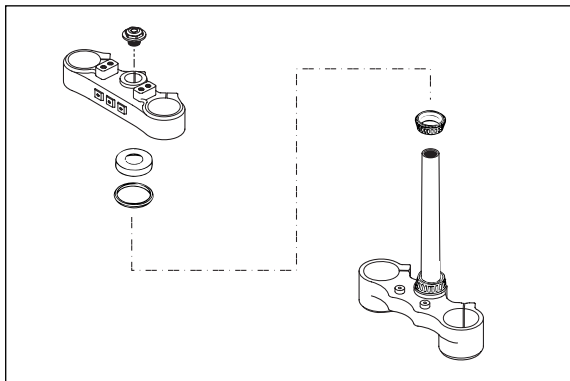
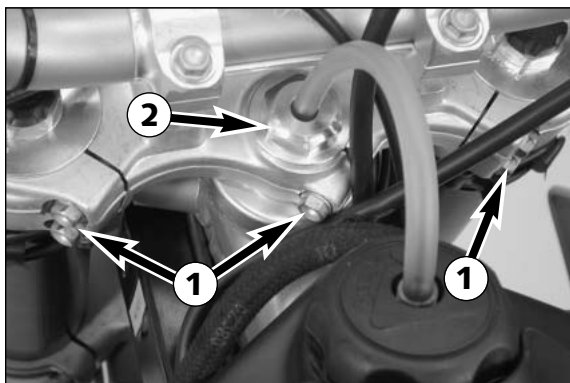
TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE CONTRASSEGNATI CON UN * RICHIEDONO CONOSCENZE SPECIALISTICHE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE ESEGUIRE QUESTI LAVORI PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM! IL PERSONALE APPOSITAMENTE ADDESTRATO ESEGUIRA IN MODO NELLA MANIERA OTTIMALE LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA.

! AVVERTIMENTO !

- Per il lavaggio della motocicletta se possibile non usate un getto ad alta pressione, perchè altrimenti l'acqua potrebbe penetrare nei cuscinetti, nel carburatore, nel connettori elettrici ecc.
- trasportando la vostra KTM assicurate che essa sia ben tenuta in posizione verticale mediante espansori o altri dispositivi meccanici di fissaggio e che il rubinetto della benzina sia su off. Se la motocicletta dovesse cadere può fuoriuscire benzina dal carburatore o dal serbatoio.
- Non utilizzate rosette dentate o rondelle elastiche per le viti di fissaggio del motore, perché potrebbero penetrare in parti del telaio ed allentarsi quindi in continuazione. Utilizzate dadi autobloccanti.
- Prima di iniziare i lavori di manutenzione lasciate raffreddare la motocicletta in modo da evitare ustioni.
- Smaltite oli, grassi, filtri, carburanti, detergenti, ecc. In maniera regolamentare. Osservate le rispettive norme des paese.
- Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare ! Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nella natura. 1 litro di olio inquina 1,000.000 di litri di acqua.
- Quando svitate dadi autobloccanti, questi vanno sempre sostituiti da dadi nuovi.
- Quando svitate viti o dadi assicurati con Loctite, questi vanno rimontati e assicurati nella stessa maniera di prima, a questo proposito vedi Dati Tecnici.

Smontaggio sella

Grazie alla chiusura rapida ❶ la sella può essere smontata senza l'uso di attrezzi. Girare la chiusura rapida di ca. 180° in senso antiorario e sollevare la parte posteriore della sella. Tirare indietro la sella e sganciarla dalla vite a testa bombata ❷.

Al montaggio della sella far attenzione che anche la staffa di supporto ❸ s'agganci alla sella.

Borsa attrezzi

Gli attrezzi di bordo ❹ si trovano nella borsa attrezzi dietro la sella.

Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco *

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e scuotere avanti e indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti ❶ della testa della forcella ed agire sul tappo di chiusura ❷, serrandolo fino a quando non vi è più del gioco. Non serrare con forza il dado per evitare danni ai cuscinetti. Battere leggermente la testa della forcella con un martello di plastica per scaricare la tensione sugli steli e stringere le viti di serraggio con 20 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Se i cuscinetti di sterzo non sono esenti da gioco il comportamento su strada sarà irregolare. Si potrebbe perdere il controllo della moto.

! AVVERTIMENTO !

Facendo lunghi percorsi con gioco nei cuscinetti di sterzo, si rovinano i cuscinetti ed in seguito de loro sedi nel telaio.

I cuscinetti del cannotto sterzo dovrebbero essere reingrassati almeno una volta all'anno (p.es. con Motorex Long Term 2000).

Viti di sfiato forcella telescopia

Ogni 5 ore di impiego in competizione allentare di qualche giro le viti di sfiato ❸, consentendo così lo sfogo di un'eventuale sovrappressione dall'interno della forcella. Per fare questo sollevare il motociclo sul cavalletto in modo che la ruota anteriore non tocchi terra. Se la motocicletta viene impiegata soprattutto su strada, è sufficiente eseguire questa operazione solo durante la manutenzione periodica.

! AVVERTIMENTO !

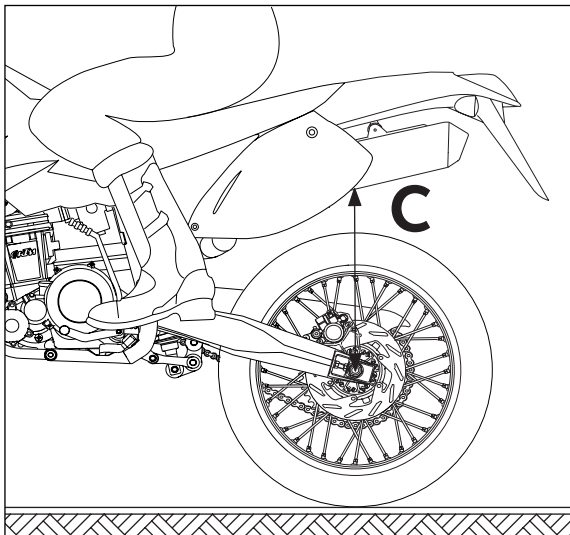
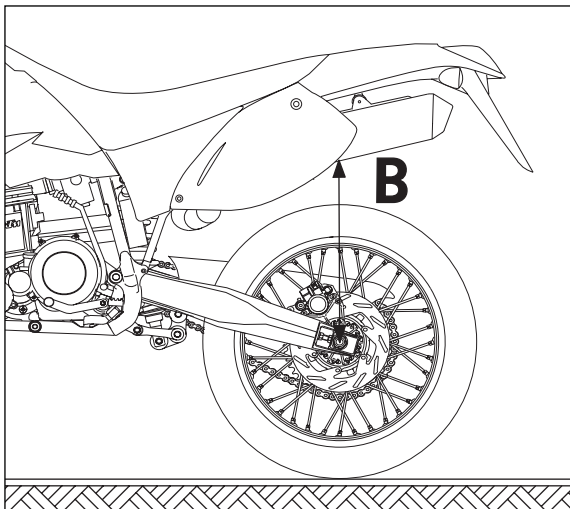
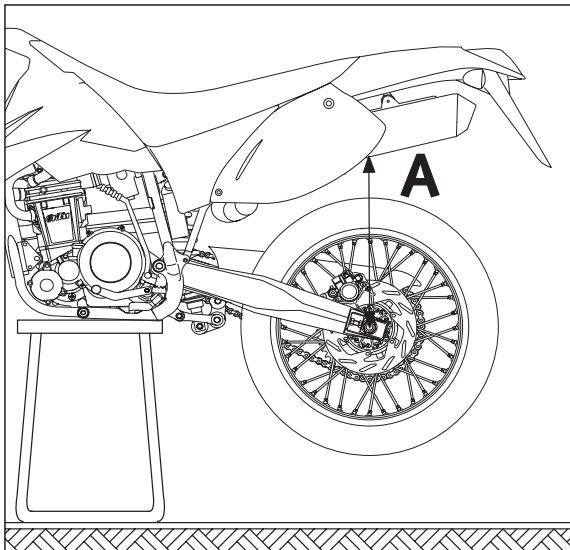
Pressione troppo alta all'interno della forcella può provocare mancanze di tenuta alla forcella. Se la vostra forcella presenta una mancanza di tenuta, allentate le viti di sfiato prima di far sostituire gli elementi di tenuta.

Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

I raschiapolvere ❹ devono raschiare polvere e sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio, che si trovano dietro, possono perdere la tenuta.
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.

Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con spray al silicone o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Far attenzione che non giunga dell'olio al silicone sul pneumatico anteriore o sul disco freno, perché ridurrebbe notevolmente l'aderenza al suolo del pneumatico e l'effetto frenante del freno anteriore.

Taratura base della ciclistica in base al peso pilota

Per ottenere caratteristiche di guida ottimali della motocicletta e per evitare danneggiamenti a forcella, ammortizzatore, forcellone e telaio è necessario che la taratura base delle sospensioni venga adattata al vostro peso corporeo. Nello stato di consegna le moto KTM da fuoristrada sono tarate su un peso pilota (con abbigliamento protettivo completo) di 70 - 80 kg. Se il vostro peso non rientra in questi valori, dovete adattare adeguatamente la taratura base delle sospensioni. Minori variazioni di peso possono essere compensate variando il precarico molla, con maggiori variazioni devono essere montate delle molle adatte.

Taratura ammortizzatore e controllo molla

Se la molla dell'ammortizzatore è adatta al vostro peso, lo potete vedere dall'abbassamento in ordine di marcia. Però prima di determinare l'abbassamento in ordine di marcia, deve essere regolato correttamente l'abbassamento statico.

Determinazione abbassamento statico dell'ammortizzatore

L`abbassamento statico dovrebbe essere di circa 20 mm. Variazioni di oltre 5 mm possono influire notevolmente sul comportamento di guida della motocicletta.
Procedura:

– Posizionate la moto su un cavalletto di modo che la ruota posteriore non tocchi più terra.
– Misurate la distanza tra il perno ruota posteriore ed un punto fisso (p.es. un segno sulla fiancatina) facendo attenzione che la retta che congiunge il perno ruota ed il punto fisso sia il più perpendicolare possibile ed annotate il valore come misura A.
– Appoggiate di nuovo la moto a terra.
– Chiedete ad un aiutante di tenere la moto in posizione verticale.
– Misurate nuovamente la distanza tra il perno ruota posteriore ed il punto fisso ed annotate il valore come misura B.
– L'abbassamento statico è la differenza tra le due misure A e B.

ESEMPIO:
Motocicletta sul cavalletto (misura A) . . . . .600 mm
<u>Motocicletta a terra non caricata (misura B) . . . .– 580 mm</u>
Abbassamento statico . . . . .20 mm

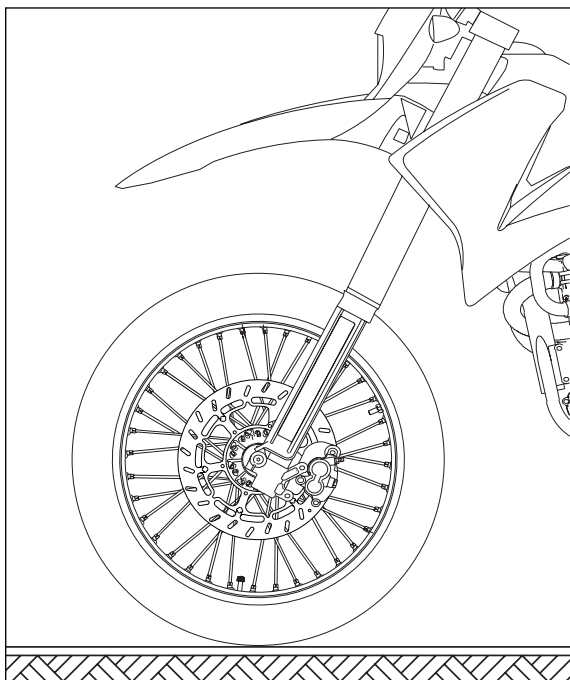
Se l'abbassamento statico è inferiore, il precarico molla dell'ammortizzatore va diminuito, se l'abbassamento statico è maggiore, il precarico molla va aumentato. Vedi capitolo Variazione percarico molla dell'ammortizzatore.

Determinazione dell'abbassamento in ordine di marcia dell'ammortizzatore

– Ora, con l'aiuto di una persona che tiene la moto, sedetevi con l'abbigliamento protettivo completo, in sella alla moto in posizione normale (con i piedi sulle pedane) e dondolate su e giù alcune volte per scaricare la tensione sulla sospensione posteriore.
– Una terza persona poi misura a motocicletta caricata la distanza fra gli stessi punti di misura ed annota il valore come misura C.
– L'abbassamento in ordine di marcia è la differenza tra le due misure A e C.

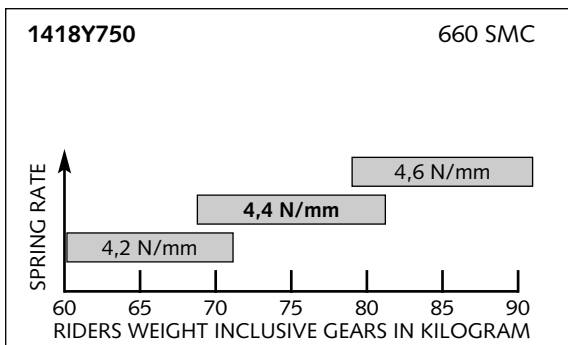
ESEMPIO:
Motocicletta sul cavalletto (misura A) . . . . .600 mm
<u>Motocicletta a terra caricata con il peso del pilota (misura C) . . . .– 510 mm</u>
Abbassamento in ordine di marcia . . . . .90 mm

L'abbassamento in ordine di marcia dovrebbe essere di 90 – 100 mm.
Se l'abbassamento in ordine di marcia è inferiore a 90 mm, la molla è troppo dura (indice di rigidezza troppo alto). Se l'abbassamento in ordine di marcia è superiore a 100 mm, la molla è troppo morbida (indice di rigidezza troppo basso).
L'indice di rigidezza è indicato sul lato esterno della molla (p.es. 75-260). Il numero del modello di ammortizzatore è inciso sul lato inferiore della bomboletta.
Quale molla deve essere montata, lo evincete dalle figure, la molla standard è indicata in "grassetto".
Dopo il montaggio di un'altra molla, l'abbassamento statico va di nuovo regolato a 20 mm (± 5 mm).

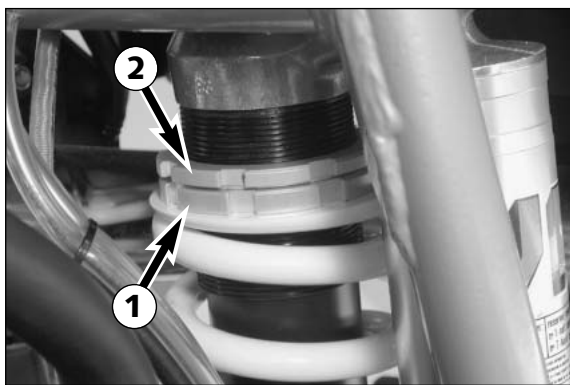
Secondo le nostre esperienze il grado di ammortizzamento in compressione può rimanere invariato. Con una molla più morbida il grado di ammortizzamento in estensione può essere ridotto di alcuni click, con una molla più dura aumentato di alcuni click.

Controllo taratura base forcella telescopica

Per diversi motivi non può essere stabilito un esatto abbassamento in ordine di marcia sulle forcelle telescopiche. Minori variazioni del vostro peso corporeo possono essere compensate come nel caso dell'ammortizzatore attraverso il precarico molla. Se la vostra forcella telescopica però va spesso a fondo corsa (battuta di fine corsa dura in compressione), è indispensabile montare molle forcella più dure al fine di evitare danneggiamenti alla forcella telescopica ed al telaio.

Variazione precarico forcella telescopica

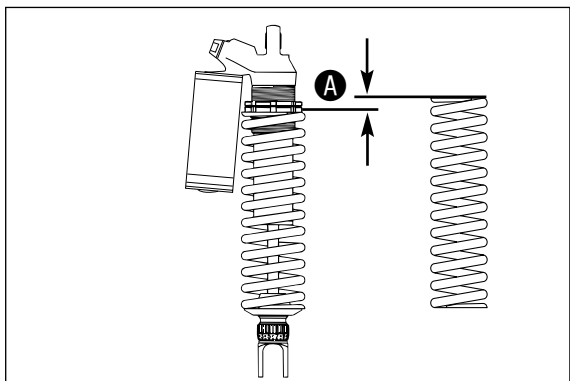
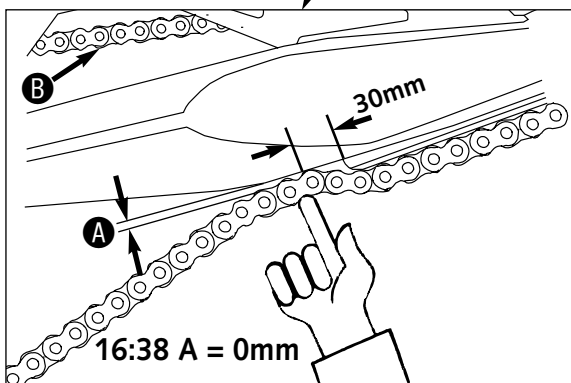
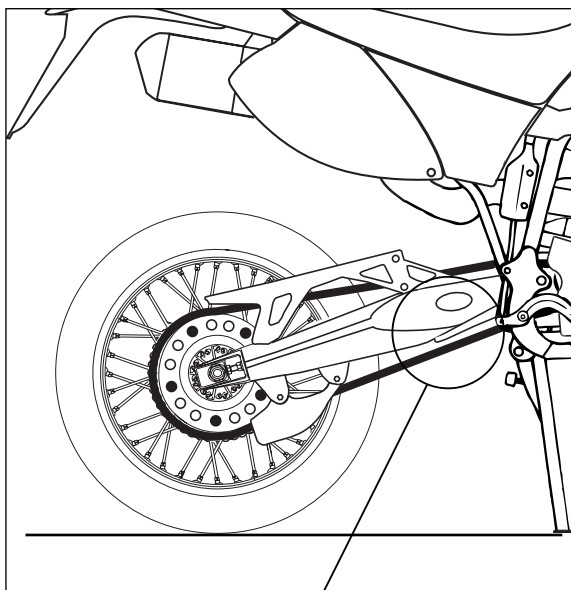
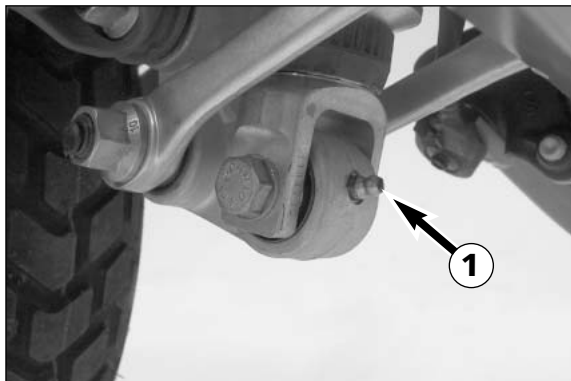
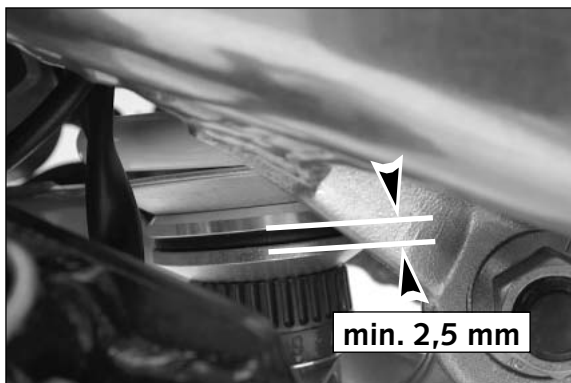
Per variare il precarico molla su queste forcelle telescopiche, è necessario disassemblarle parzialmente (vedi manuale WP). Sono disponibili boccole di precarico dell'altezza di 1,5 / 2,5 e 5 mm (vedi catalogo ricambi).
AVVERTENZA:
La WP regola la pressione delle molle con molta precisione aggiungendo boccole di precarico. Eventuali variazioni inerenti alla produzione vengono compensate mediante boccole di precarico di diversa altezza. Per questo motivo può capitare che il precarico delle molle forcella sia differente nei due steli. Pertanto le molle forcella e le relative boccole di precarico dovrebbero sempre rimanere insieme.

Sostituzione molle forcella

Se il vostro peso corporeo è inferiore a 70 kg o superiore a 80 kg, dovreste montare delle molle forcella adatte. Potete evincere il relativo indice di rigidezza dalle figure. La molla standard è indicata in "grassetto". Il numero del modello di forcella telescopica è inciso sui tappi di chiusura sul lato superiore della forcella.
Se siete insicuri o avete qualche domanda, rivolgetevi per favore alla vostra officina specializzata KTM.

Secondo le nostre esperienze il grado di ammortizzamento in compressione può rimanere invariato. Con una molla più morbida il grado di ammortizzamento in estensione può essere ridotto di alcuni click, con una molla più dura aumentato di alcuni click.

Variazione precarico molla ammortizzatore

Dalla KTM l'ammortizzatore è registrato per l'impiego senza passeggero e per un peso del pilota di ca. 75 kg. Se volete portare un passeggero oppure se pesate molto di più o molto di meno di 75 kg, dovreste aggiustare adeguatamente il precarico della molla Ⓐ. Esso può essere variato con poche operazioni manuali.
INDICAZIONE:

– Prima di variare il precarico molla dovreste notarvi la regolazione base per esempio quante spire di filettatura sono visibili sopra l'anello di regolazione.
– Ad 1 giro dell'anello di regolazione ❶ il precarico molla varia di 1,75 mm.

Con la chiave a falce contenuta nella borsa attrezzi allentate la ghiera di bloccaggio ❷. Con l'anello di regolazione ❶ aggiustate il precarico della molla e stringete di nuovo la ghiera di bloccaggio.

REGOLAZIONE DI BASE - PRECARICO MOLLA:
WP 0118Y733 .... A = 22 mm

Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore

Sull'ammortizzatore è montato un antivibratore sotto forma di anello di gomma, il quale con il passare del tempo viene compresso, comportando di conseguenza una riduzione dell'effetto smorzante.
Misurare la larghezza dello spazio tra i due dischi in diversi punti della circonferenza, questa dovrà misurare almeno 2,5mm. Qualora il limite di usura dovesse esser stato superato occorrerà far sostituire l'anello in gomma in un'officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO !

Se non si provvede tempestivamente alla sostituzione dell'anello in gomma, si possono verificare danni all'ammortizzatore.

⚠ ATTENZIONE ⚠

L'unità ammortizzante dell'ammortizzatore è riempita di azoto ad alta compressione. Tentando di smontare l'ammortizzatore autonomamente o di svolgere operazioni di manutenzione ci si possono procurare gravi lesioni.

Lubrificazione leveraggio ammortizzatore

I cuscinetti della leva a squadra devono essere lubrificati regolarmente. A tal fine sulla leva a squadra è montato un ingrassatore ❶.

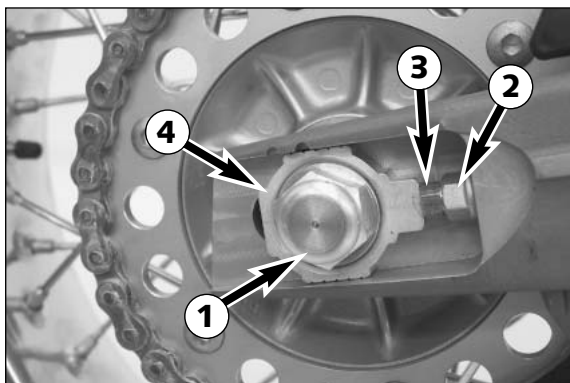
! AVVERTIMENTO !

Dopo ogni lavaggio del motociclo provvedere a lubrificare i punti sopraindicati, onde espellere l'acqua eventualmente infiltrata.

Controllare la tensione della catena

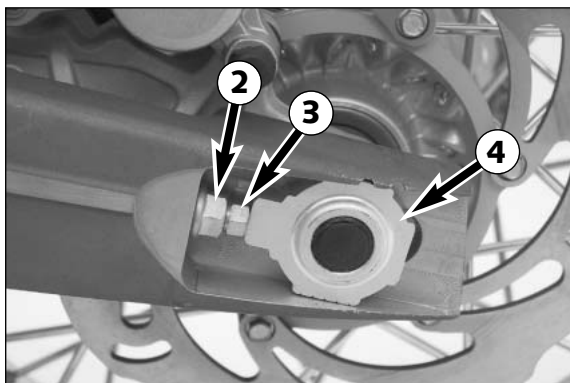
Per il controllo posteggiare la motocicletta sul cavalletto laterale.
Mettere il cambio in folle.
Per il controllo posizionare la motocicletta sul cavalletto principale oppure sollevarla da terra per togliere il carico dalla ruota posteriore.
Premere la catena verso l'alto ca. 30 mm dietro il pattino guida catena finché il ramo superiore della catena risulta teso (vedi illustrazione).
La distanza Ⓐ tra catena e forcellone dovrebbe ora essere di 0 mm.
Il ramo superiore della catena Ⓑ deve essere teso (vedi schizzo).
Se necessario, regolarne la tensione.

⚠ ATTENZIONE ⚠

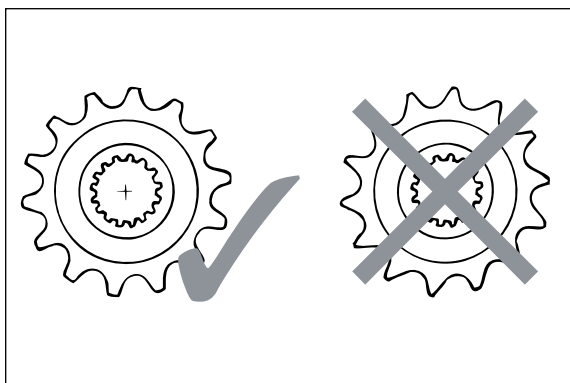
- Se la tensione della catena è eccessiva si determina un carico aggiuntivo per i componenti del sistema di trasmissione secondario (catena, pignoni catena, cuscinetti del cambio e del supporto dei pignoni) che oltre ad accelerare l'usura può comportare la rottura della catena.
- Se invece la tensione della catena è insufficiente, questa può uscire dai rocchetto e bloccare la ruota posteriore o causare danni al motore.
- In entrambi i casi si può facilmente perdere il controllo della motocicletta.

Correzione tensione catena

Allentare il dado con spallamento ❶, allentare i controdadi ❷ e girare le le viti di regolazione ❸ a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdadi ❷.
Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena ❹ siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.
Serrare il dado con spallamento ❶ con 80 Nm.

⚠ **ATTENZIONE** ⚠

SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.

AVVERTENZA:
Grazie al largo campo di regolazione dei tendicatena (32 mm) è possibile adottare con la stessa lunghezza della catena diverse trasmissioni finali. I tendicatena ❹ possono essere girati di 180°.

! **AVVERTIMENTO** !

MONTARE I TENDICATENA SEMPRE ALLINEATI NELLA STESSA POSIZIONE.

Manutenzione catena

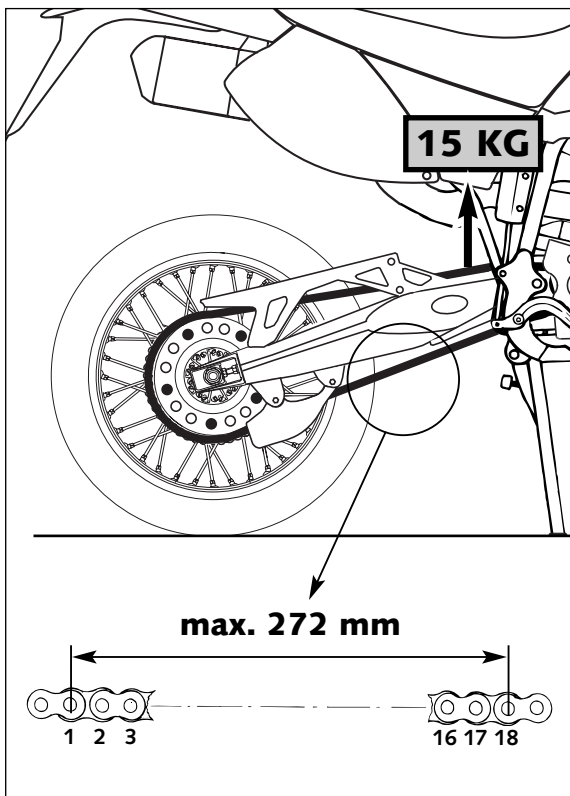
La manutenzione della catena con X-ring è ridotta al minimo. Il miglior modo per pulirla è l'uso di abbondante acqua. Mai usare spazzole o solventi per pulire la catena. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente (Motorex Chainlube Racing) adatto per catene con X-ring.

⚠ **ATTENZIONE** ⚠

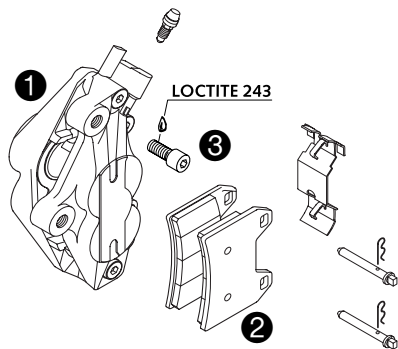
FARE IN MODO CHE IL LUBRIFICANTE NON RAGGIUNGA IN NESSUN CASO NÉ IL PNEUMATICO POSTERIORE NÉ IL DISCO DEL FRENO, ALTRIMENTI L'ADERENZA AL SUOLO DEL PNEUMATICO E L'AZIONE DEL FRENO POSTERIORE SI RIDURREBBERO NOTEVOLMENTE E SI POTREBBE FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

! **AVVERTIMENTO** !

AL MONTAGGIO DEL GIUNTO CATENA LA PARTE CHIUSA DEVE SEMPRE TROVARSI NEL SENSO DI MARCIA.

Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida.
Se necessario, sostituire questi particolari.

Usura della catena

Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni: Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 rulli sul ramo inferiore della catena.
Al più tardi se la distanza dovesse misurare 272 mm bisognerebbe sostituire la catena. Le catene non si usurano sempre in modo uniforme, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione in diversi punti della catena.

INDICAZIONE:
Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usurano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.

Indicazioni di base per i freni a disco KTM

PINZE:
La pinza ❶ freno anteriore ha 4 pistoncini ed è fissata rigidamente allo stelo forcella. La pinza freno posteriore ha 1 pistoncino ed è fissata in modo "flottante", cioè non è fissata rigidamente al supporto pinza. Grazie allo scarico laterale viene ottenuto sempre un ottimale appoggio delle pastiglie ❷ al disco freno. Le viti ❸ del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 40 Nm.

PASTIGLIE:
La motocicletta adotta pastiglie sinterizzate anteriori e posteriori e così è anche omologata. Esse garantiscono caratteristiche di frenatura ottimali.

Pastiglie freno ant.:	Ferodo ID 450
Pastiglie freno post.	Ferodo ID 450

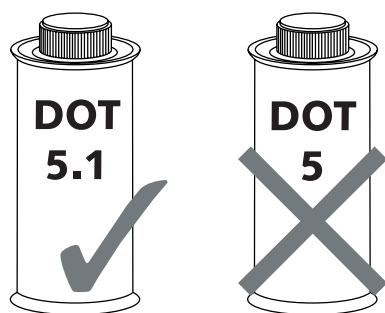
⚠ ATTENZIONE ⚠

Spesso le pastiglie disponibili nel commercio di accessori non sono ammessi all'impiego stradale della vostra motocicletta KTM. La costruzione ed il coefficiente di attrito delle pastiglie e quindi anche il loro potere frenante possono deviare notevolmente dalle pastiglie originali KTM. Se utilizzate pastiglie diverse da quelle di primo montaggio, non è garantito che siano omologate per l'uso stradale. In tal caso la vostro motocicletta non corrisponde più all'omologazione stradale e la garanzia decade.

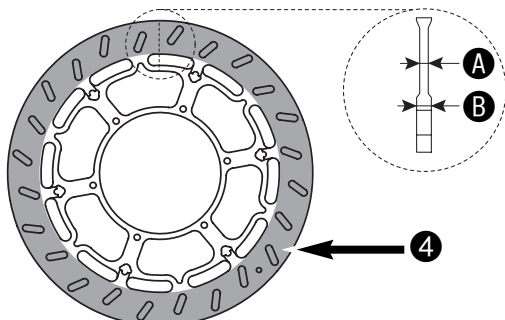
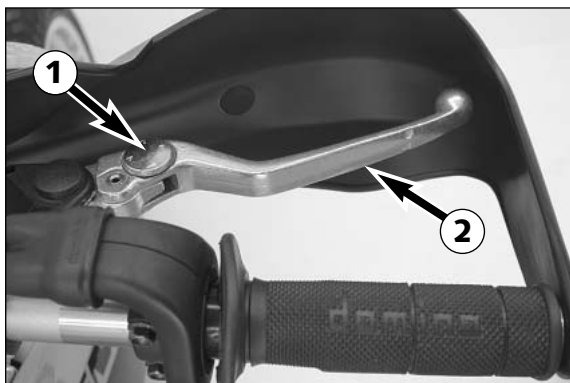
RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:
I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni.

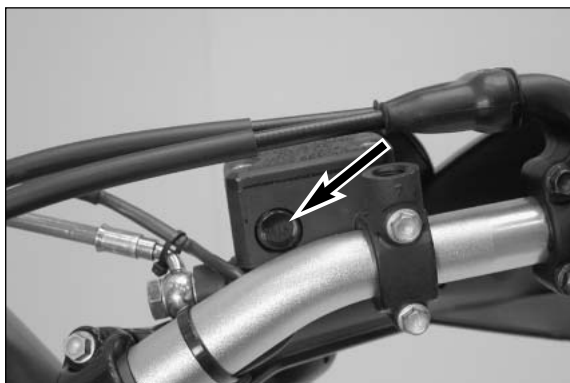
LIQUIDO FRENI:
Gli impianti di frenatura vengono forniti dalla KTM riempiti con Liquido freni „Motorex Brake Fluid DOT 5.1", uno dei liquidi per freni più pregiati attualmente in commercio. Raccomandiamo di continuare ad usare questo liquido per freni anche in futuro. Il DOT 5.1 è a base di etere glicolico ed è color ambra. Qualora non si dovesse disporre per il rabbocco di DOT 5.1 si può all'occorrenza ripiegare su DOT 4, che andrà tuttavia sostituito quanto prima con DOT 5.1. Non utilizzare assolutamente del liquido freni DOT 5. Questo è basato su olio siliconico ed è di color porpora. Guarnizioni e tubi flessibili freno non sono concepiti per questo tipo di olio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Fate sostituire il liquido freni almeno una volta all'anno. Se lavate spesso la motocicletta, esso dovrebbe essere sostituito anche più spesso. Il liquido freni ha la caratteristica di assorbire acqua. In un liquido "vecchio" quindi è possibile che si formano già a basse temperature bolle di vapore ed il sistema frenante si guasta.

DISCHI FRENO:
Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto ❹ con le pastiglie. Nel punto più debole Ⓐ il disco freno può essere max. 0,4 mm più sottile della misura nominale Ⓑ. Misurare la misura nominale in un punto al di fuori della superficie di contatto con le pastiglie. Controllare l'usura in diversi punti.

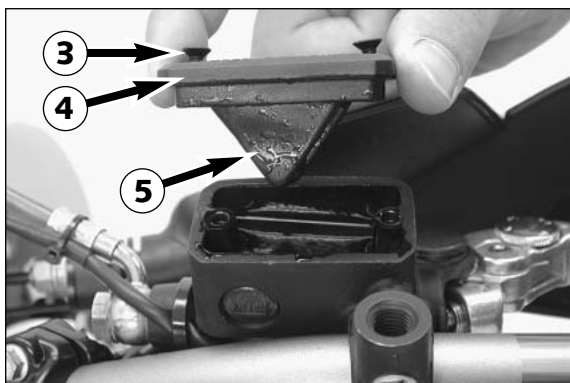
⚠ ATTENZIONE ⚠

– Dischi freno con un'usura superiore a 0,4 mm rappresentano un rischio per la sicurezza. Raggiunto il limite d'usura, fate subito sostituire il disco freno.
– Di principio far eseguire riparazioni all'impianto freni da un'officina autorizzata KTM.

Modifica posizione base leva freno anteriore

Con la vite di registro ❶ è possibile modificare la posizione base della leva freno anteriore ❷.
Alla sua estremità esterna spingere la leva freno anteriore in avanti girando nel contempo la vite di registro.

Controllo livello liquido freno anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzeria della spia.

⚠ ATTENZIONE ⚠

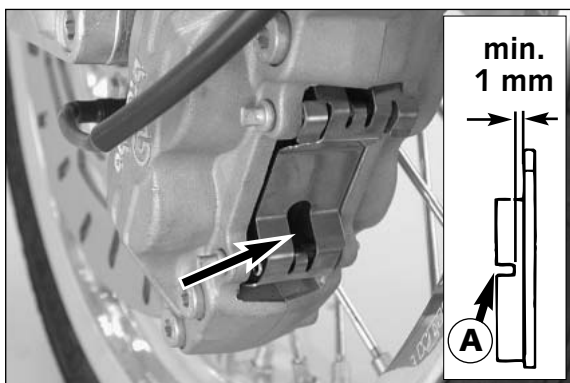
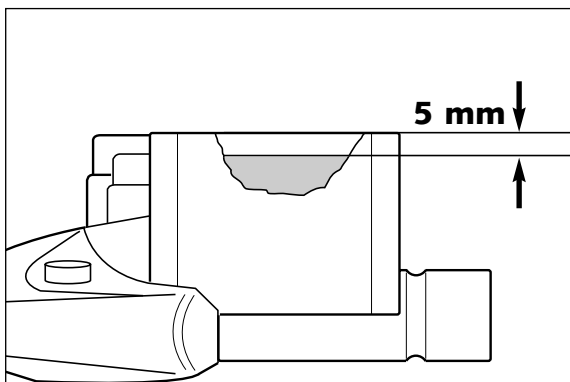
Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle plastiglie del freno. Rivolgersi ad un'officina specializzata.

Rabbocco liquido freno anteriore *

Rimuovere le viti ❸ e togliere il coperchio ❹ e la membrana ❺. Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare membrana, coperchio e viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.
- Il liquido freni può provocare irritazioni pelle. Non portatelo a contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse spruzzare del liquido freni negli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.
- Conservate il liquido freni fuori portata dei bambini.

! AVVERTIMENTO !

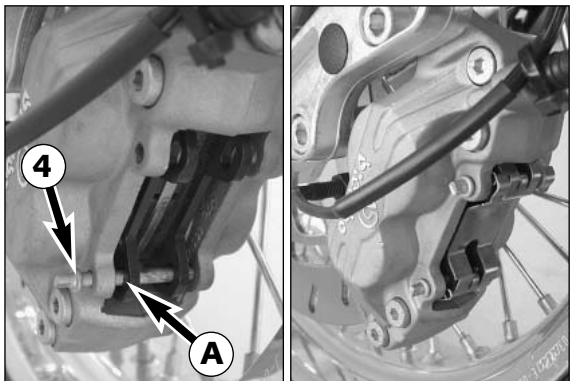
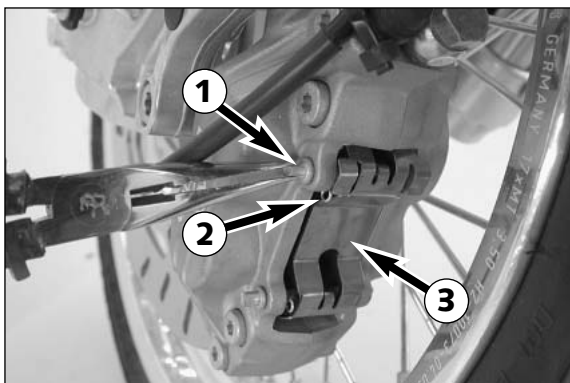
- Non portare il liquido freni a contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice !
- Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica.

Controllo pastiglie freno anteriore

Le pastiglie possono essere ispezionate dal lato posteriore. Prima di ogni viaggio controllare lo spessore delle guarnizioni. Il limite d'usura di 1 mm è stato raggiunto quando la fessura Ⓐ non è più riconoscibile.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra propria sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

! AVVERTIMENTO !

Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi cosicchè esse risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminutione dell'effetto frenate ed il deterioramento del disco del freno

Sostituzione pastiglie freno anteriore *

Con una pinza girare il perno superiore ❶ di ca. 45° in senso orario finché diventa visibile la copiglia ❷. Togliere le copiglie di ambedue i perni, estrarre i perni e togliere la molla di ritegno ❸.
Premere con cautela con un cacciavite contro le pastiglie perché i pistoncini freno raggiungano la loro posizione base. Togliere le pastiglie dalla pinza freno e pulire quest'ultima a fondo con aria compressa.

Spingere le nuove pastiglie nella pinza freno e montare un perno ❹ come riferimento per il posizionamento. Il perno deve passare nei fori Ⓐ delle pastiglie (vedi illustrazione).

Togliere il perno, posizionare la molla di ritegno (senza spostare le pastiglie) e montare ambedue i perni. Rimontare le copiglie e girare il perno superiore di ca. 45° in senso antiorario in modo che la copiglia si trovi sotto la molla di ritegno.

⚠ ATTENZIONE ⚠

– Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso, in caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.
– Dopo il montaggio controllare il corretto posizionamento delle sicure.
– Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva a mano ossia il pedale freno per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.

Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente per freno a disco posteriore si trova al di sopra della pompa principale del freno. Il livello del liquido freni non deve scendere al di sotto della marcatura „MIN" con la moto in posizione verticale.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno consumate.

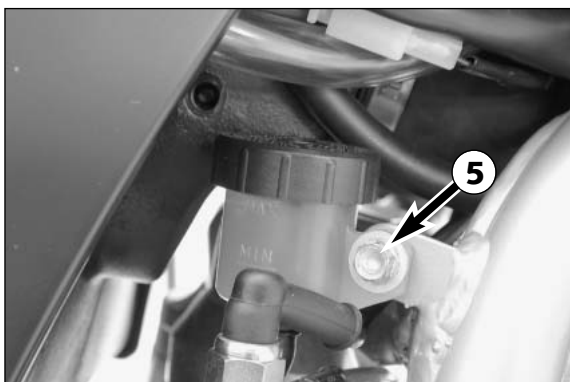
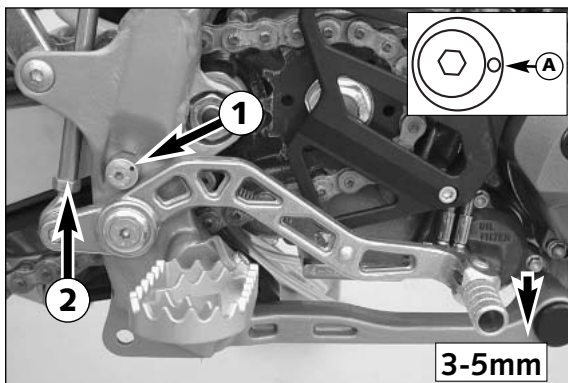
Rabbocco liquido freno posteriore *

Non appena il livello del liquido del freno raggiunge la tacca con l'indicazione "MIN" occorre provvedere al rabbocco.
Per avere un miglior accesso alla vaschetta del liquido freno, togliere anche la vite TE ❺ e portare la vaschetta come illustrato verso l'esterno. Togliere il tappo a vite ❻ col soffietto in gomma ❼ e rabboccare il liquido del freno DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino alla marcatura „MAX". Rimontare il soffietto in gomma ed il tappo a vite. Lavare via con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato. Riavvitare la vaschetta del liquido freno al telaio facendo attenzione a sistemare il tubo di collegamento senza pieghe.

⚠ ATTENZIONE ⚠

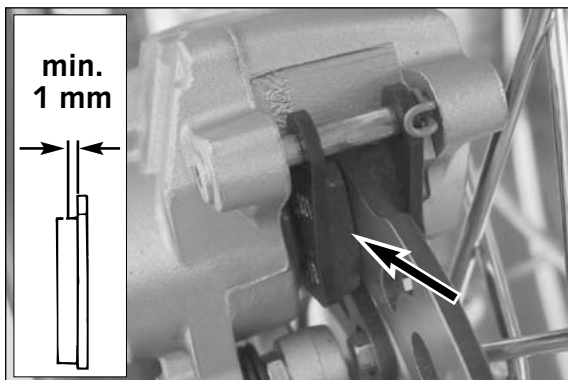
– Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.
– Conservate il liquido freni fuori portata dei bambini.
– Il liquido freni può provocare irritazioni pelle. Non portatelo a contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse spruzzare del liquido freni negli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

! AVVERTIMENTO !

– Non portare il liquido freni a contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice !
– Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica.

Modifica posizione base del pedale freno *

La posizione base del pedale freno può essere variata agendo sul rullino di fermo ❶, la regolazione della corsa a vuoto va effettuata invece con l'astina di comando pompa ❷. La corsa a vuoto della leva deve essere di 3-5 mm, misurata sul pedale; solo allora l'astina di comando deve muovere il pistoncino nel cilindro freno posteriore (percepibile alla maggior resistenza del pedale freno). Per evitare che il rullo d'arresto si giri al serraggio, potete tener contro con una chiave a brugola inserita nell'apposito foro Ⓐ.

! AVVERTIMENTO !

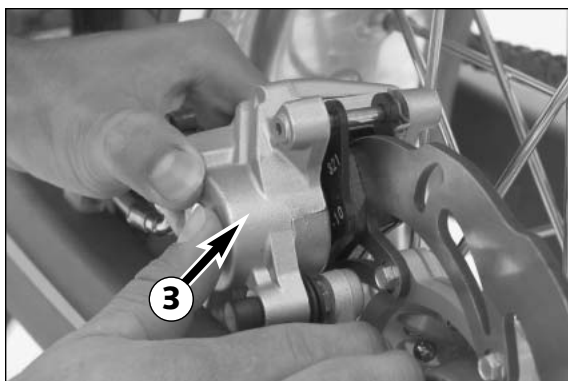
Se non vi è mquesta corsa a vuoto, si sviluppa della pressione nel sistema di frenatura e di conseguenza le pastiglie cominciano a sfregare. Il sistema di frenatura si surriscalda e nel caso estremo il suo funzionamento può venire a mancare completamente.

Controllo pastiglie freno posteriore

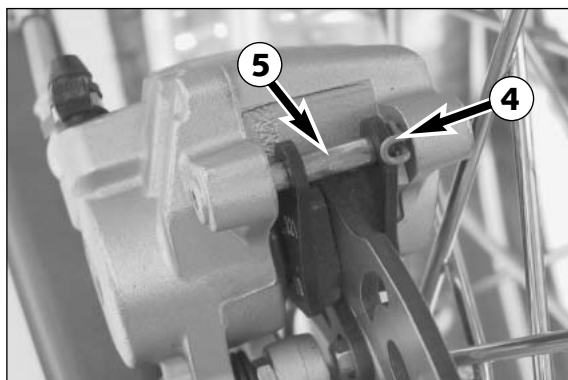
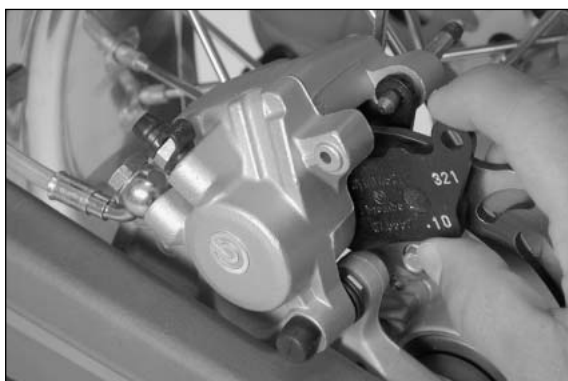
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

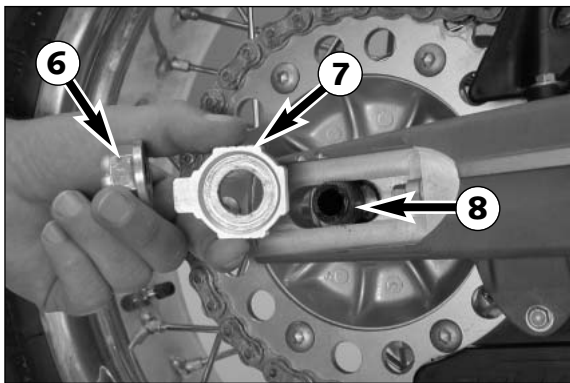
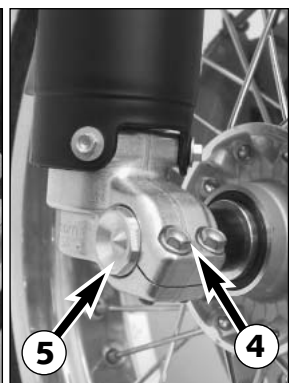
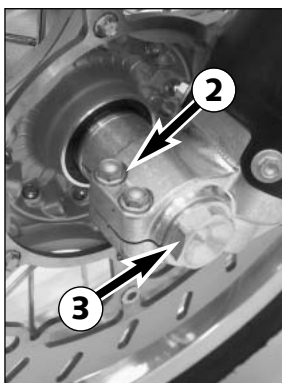
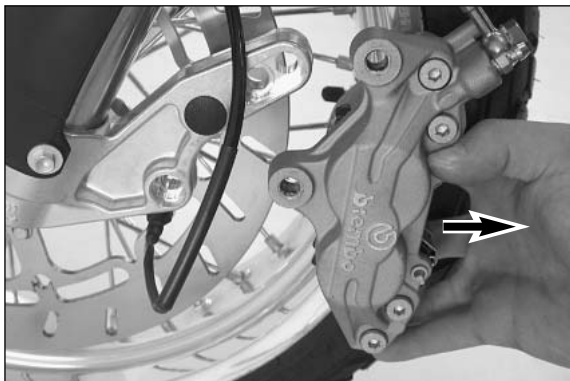
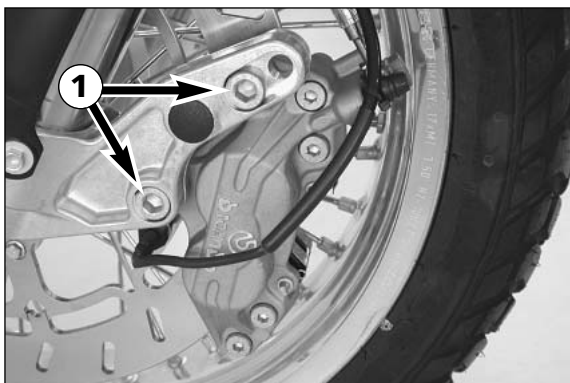
⚠ ATTENZIONE ⚠

Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra propria sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

! AVVERTIMENTO !

Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi cosicchè esse risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminutione dell'effetto frenate ed il deterioramento del disco del freno.

Sostituzione pastiglie freno posteriore *

Spingere la pinza freno ❸ verso la corona, affinché il pistoncino giunga nella sua posizione base. Togliere i fermi ❹, sfilare i perni ❺ e togliere le pastiglie freno. Pulire accuratamente la pinza freno con aria compressa e controllare che non siano danneggiati i manicotti dei perni di guida.

Spingere la pastiglia sinistra nella pinza freno e fissarla con il perno. Introdurre la pastiglia destra e spingere il perno fino all'arresto nella pinza freno. Montare i fermi ❹.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso, in caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.
- Dopo il montaggio controllare il corretto posizionamento delle sicure.
- Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva a mano ossia il pedale freno per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.

Smontaggio e montaggio ruota anteriore

Posizionare la moto con il telaio su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.
Per smontare la pinza del freno anteriore rimuovere le due viti ❶ ed estrarre la pinza del freno dal disco del freno.
Allentare le due viti morsetto ❷ del mozzo sinistro del perno della ruota.
Allentare il dado a colletto ❸, e solo allora allentare le viti morsetto ❹ del mozzo destro del perno della ruota.
Sostenendo la ruota anteriore, estrarre il perno della ruota ❺.
AVVERTENZA:
Il perno ruota si sfila più facilmente, se lo si gira leggermente con moto alternativo con una chiave ad anello (apertura 27 mm).
Levare con cautela la ruota anteriore dalla forcella.

! AVVERTIMENTO !

- Non azionare il freno a mano quando la ruota anteriore è smontata.
- Appoggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.

Per il rimontaggio della ruota anteriore inserire questa nella forcella, posizionarla correttamente e montare il perno ruota.
Montare il dado flangiato ❸, serrare le viti di serraggio ❹ al fondello forcella destro per impedire che il perno ruota si giri e serrare il dado flangiato con 40 Nm.
Dopo avere montato la ruota anteriore, pulire con un prodotto specifico spingere la filettatura delle due viti ❶ ed applicare Loctite 243, montare le viti e serrarle con 40 Nm.
Allentare le viti morsetto del mozzo destro del perno della ruota, rimuovere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e far affondare con forza alcune volte la forcella per allineare le forcelle.
Solo allora serrare le viti morsetto dei due mozzi del perno della ruota con 10 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.
- Dopo aver montato la ruota posteriore azionate sempre il freno a pedale fino a ripristinare il corretto punto di pressione.
- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario l'effetto frenante verrebbe notevolmente ridotto.
- Assicurare le viti ❶ con loctite 243.

Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

Poggiare la moto con il telaio su un cavalletto in modo che la ruota posteriore non tocchi più terra.
Svitare il dado a colletto ❻, togliere i tendicatena ❼ e tenendo ferma la ruota posteriore, estrarre il perno ruota ❽ fino a tal punto che la ruota posteriore è libera, ma il supporto della pinza del freno viene ancora tenuto.
Spingere la ruota posteriore più avanti possibile, togliere la catena dal pignone e prelevare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.

! AVVERTIMENTO !

- Non azionare il freno a pedale quando la ruota posteriore è smontata.
- Appoggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.
- Quando viene smontato il perno ruota occorre pulire accuratamente le filettature del perno ruota e del dado a colletto e reingrassarle per evitare un grippaggio delle filettature.

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto con 80 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano a contatto con le viti di serraggio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.
- Dopo aver montato la ruota posteriore azionate sempre il freno a pedale fino a ripristinare il corretto punto di pressione.
- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario l'effetto frenante verrebbe notevolmente ridotto.

Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio. La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto. Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti. Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm. La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi". La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale confort di viaggio e massima durata del pneumatico.

PRESSIONE PNEUMATICI		
	anteriore	posteriore
Strada	2,0 bar	2,2 bar

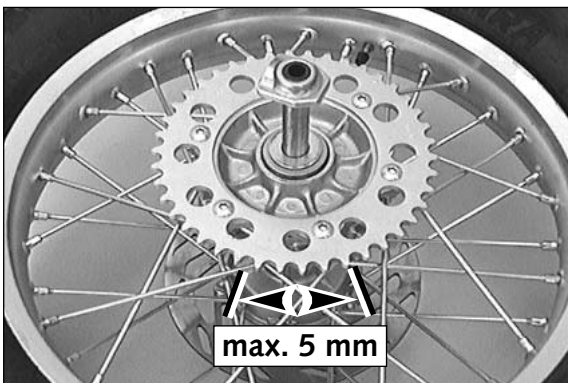
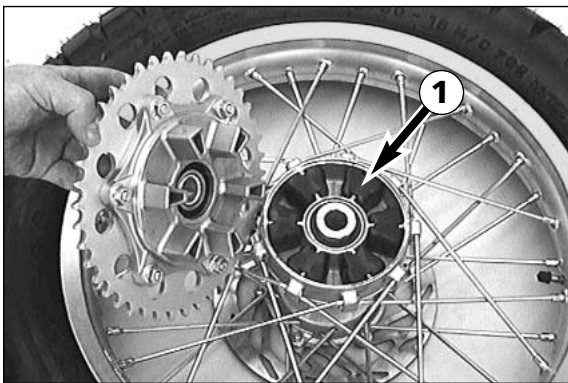
⚠ ATTENZIONE ⚠

- Far montare esclusivamente pneumatici autorizzati dalla KTM. Pneumatici diversi possono condizionare negativamente il comportamento su strada della motocicletta.
- Per la ruota anteriore e per la ruota posteriore utilizzare pneumatici della stessa marca e dello tipo.
- Per garantire la vostra incolumità, pneumatici danneggiati vanno sostituiti immediatamente.
- Pneumatici lisci condizionano negativamente il comportamento su strada del motociclo, soprattutto su carreggiata bagnata.
- Una pressione insufficiente comporta un'usura anomala ed il surriscaldamento del pneumatico.
- Pneumatici nuovi hanno una superficie liscia e pertanto gli manca ancora la piena aderenza. L'intero battistrada deve quindi essere irruvidito nei primi 200 km attraverso un rodaggio a velocità moderata alternando la posizione inclinata. Solo con questo rodaggio viene ottenuta al cento percento l'aderenza del battistrada.

Controllo tensione raggi

Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto): il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota.

⚠ ATTENZIONE ⚠

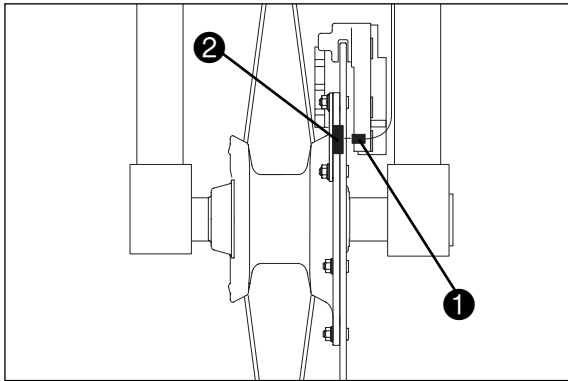
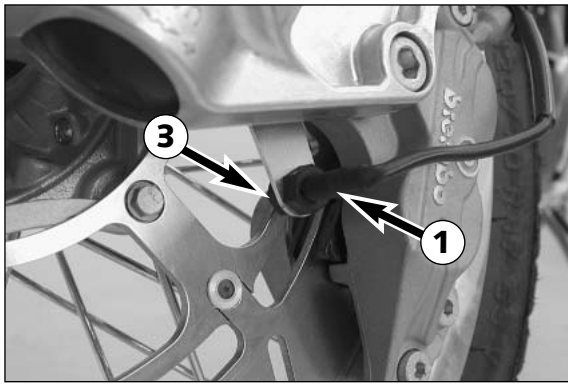
- Se proseguite il viaggio con raggi insufficientemente tesi, i raggi possono strapparsi causando un'instabile tenuta di strada.
- Raggi eccessivamente tesi si possono strappare a causa di un sovraccarico locale. I raggi devono essere tesi con una coppia di serraggio da 4 Nm.

Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore *

I modelli LC4 hanno il mozzo della ruota posteriore dotato di parastrappi. La potenza del motore viene trasmessa sulla ruota posteriore dal pignone catena mediante 6 gomme di ammortizzamento ❶. Queste 6 gomme di ammortizzamento si usurano con l'uso. Quando la ruota posteriore è smontata, approfitare dell'occasione per controllare l'usura di queste gomme.

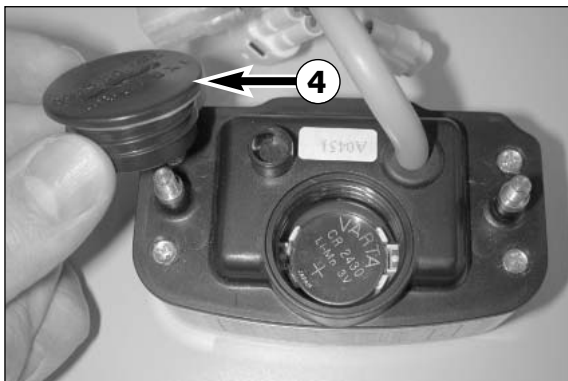
Per far questo, appoggiare la ruota posteriore con il pignone in alto su un banco di lavoro ed inserire il perno ruota nel mozzo. Ora tenere ferma la ruota e cercare di girare il pignone. Misurando dall'esterno, il pignone deve farsi girare al massimo di 5 mm. Se il gioco è maggiore, si devono sostituire tutte le 6 gomme di ammortizzamento.

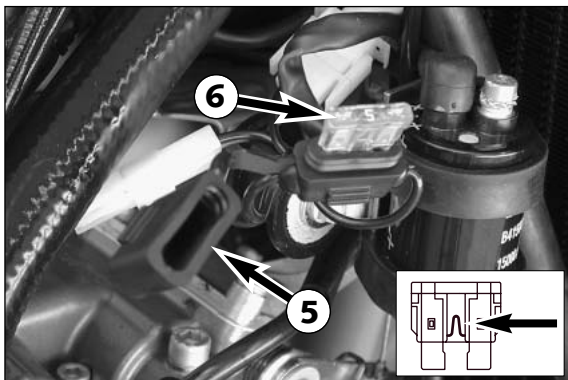
Controllare le gomme di ammortizzamento anche per quanto riguarda eventuali danni ed insudiciamenti.

! AVVERTIMENTO !

Se le gomme non vengono sostituite in tempo, il dispositivo di trascinamento del pignone catena ed il mozzo della ruota posteriore vengono danneggiati. Sostituire sempre tutte le 6 gomme insieme.

Controllo/regolazione distanza del sensore magnetico

La distanza fra il sensore ❶ ed il magnete ❷ deve essere di 2-4 mm. In caso contrario possono verificarsi disturbi nel funzionamento del tachimetro.

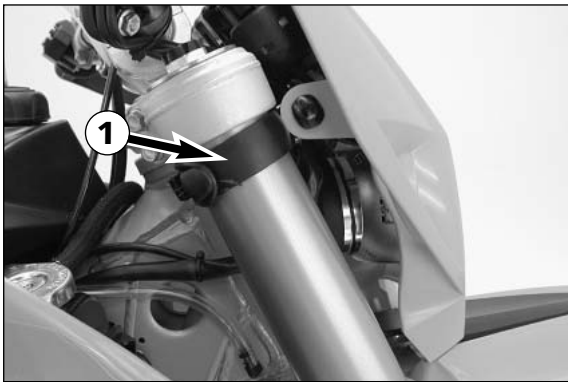
Svitare il controdado ❸ e correggere la distanza girando dentro o fuori il sensore ❶.

Sostituzione batteria del tachimetro elettronico *

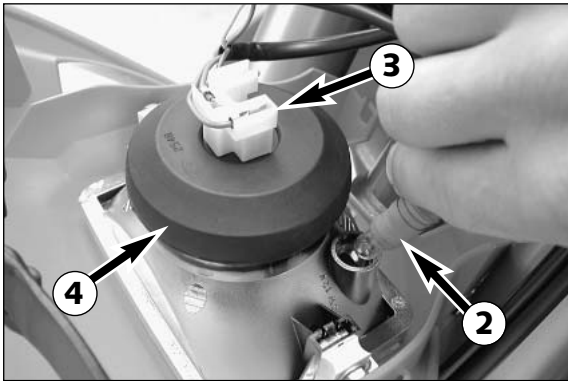
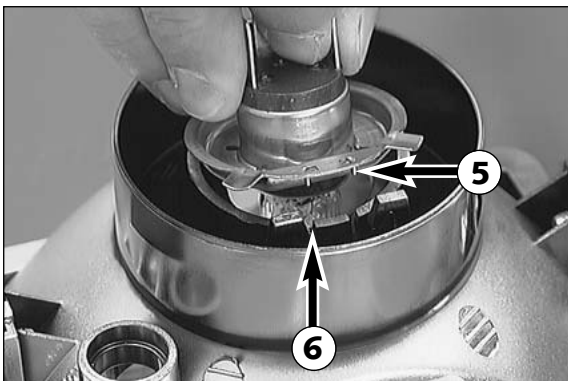
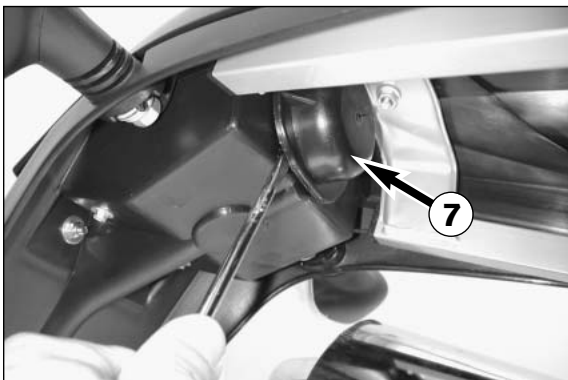
È montata una batteria affinché i dati nel tachimetro rimangano memorizzati quando il motore è spento. Se a motore spento si perdono dei dati, la batteria è scarica e va sostituita.
A questo scopo togliere la mascherina portafaro e smontare il tachimetro elettronico. Togliere la chiusura a vite ❹, inserire la batteria (tipo Duracell CR 2430) con la scritta in alto e rimontare la chiusura a vite.
Trattare il connettore con uno spray per contatti elettrici, rimontare il tachimetro e controllarne il funzionamento.

Sostituzione fusibile della ventola *

Il fusibile per la ventola si trova sotto il serbatoio sopra la testa cilindro.
A questo scopo togliere la sella ed il serbatoio e sfilare il cablaggio. Togliere la cuffia di protezione ❺ ed estrarre il fusibile ❻ (5 ampere). Riassemblaggio in ordine inverso.

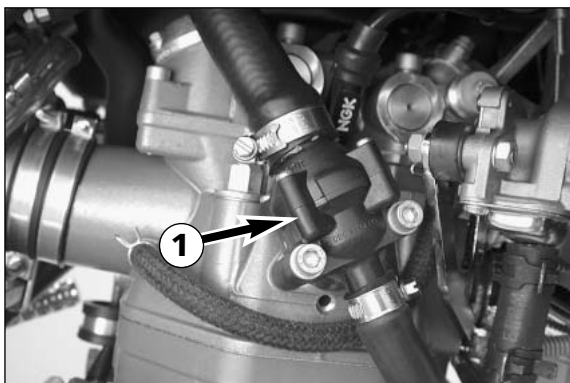
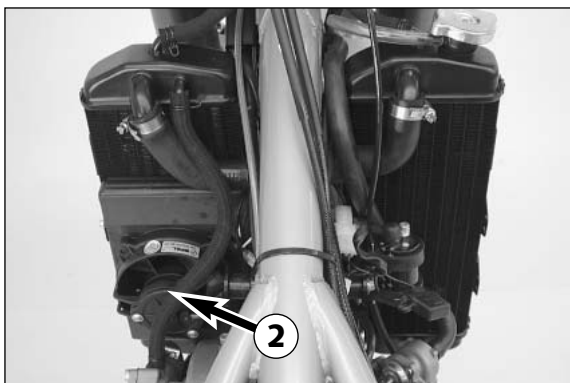
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializata KTM.

! AVVERTIMENTO !

NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENTARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO FUSIBILE. TRATTAMENTI NON APPROPRIATI POTREBBERO CAUSARE IL GUASTO DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.

Sostituzione lampadina faro / lampadina luce di posizione

Staccare entrambi gli elastici ❶ e spostare in avanti la mascherina portafaro.

Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione completa di portalampada ❷ dalla parabola.
Staccare la spina ❸ dalla lampadina faro e togliere la calotta di gomma ❹.
Sganciare la staffetta di fissaggio e togliere la lampadina dalla parabola. Per sostituire la lampadina luce di posizione, sfilarla semplicemente dal portalampada.

Inserire la lampadina nuova in modo che i naselli ❺ s'innestino nelle rientranze ❻. Non toccare il bulbo di vetro della lampadina affinché rimanga privo di grasso. Riagganciare la staffetta di fissaggio, rimontare la calotta di gomma e la spina.
Se dovesse essere sostituita la lampadina luce di posizione, infilarla semplicemente nel portalampada. Rimontare quindi la lampadina luce di posizione completa di portalampada.
Riagganciare la mascherina portafaro alle spine di supporto e fissarla con i due elastici.

Sostituzione lampadina fanalino posteriore

Togliere il tappo di chiusura ❼ al lato inferiore del portatarga.

Girare il portalampada ❽ di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.
Premere leggermente la lampadina, girarla di ca. 45° in senso antiorario ed estrarla dal portalampada.
Il montaggio avviene in ordine inverso.

Raffredamento

La pompa dell'acqua alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro e nella testa cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70 °C), il termostato ❶ si apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori in alluminio.

Il raffreddamento avviene attraverso il vento contrario, più la velocità è bassa, minore è l'effetto di raffreddamento. Anche alette del radiatore sporche diminuiscono l'effetto di raffreddamento.

Quando attraverso il radiatore soffia poca aria o non soffia affatto, per esempio nel traffico urbano lento o durante la sosta ad un semaforo, la temperatura del liquido di raffreddamento sale. Se il liquido di raffreddamento raggiunge 98°C, entra in funzione il ventilatore ❷ del radiatore sinistro. Così viene soffiata altra aria nel radiatore impedendo un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.

La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore ❸; si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Controllate il livello liquido di raffreddamento possibilmente a motore freddo. Se dovete togliere il tappo del radiatore ❸ a motore caldo, copritelo con un panno ed apritelo lentamente per scaricare la sovrappressione. **Attenzione, pericolo di scottature !**
- Non staccare i manicotti del radiatore a motore caldo. Il liquido di raffreddamento ed il vapore caldi che fuoriescono, possono causare ustioni gravi.
- In caso di ustioni tenete subito la parte interessata sotto acqua corrente fredda.
- Il liquido di raffreddamento è tossico ! Conservatelo quindi fuori dalla portata dei bambini.
- In caso avete ingerito del liquido di raffreddamento, fatevi subito visitare da un medico.
- Se del liquido di raffreddamento entra negli occhi, sciacquate subito con acqua fredda e fatevi visitare da un medico.

! AVVERTIMENTO !

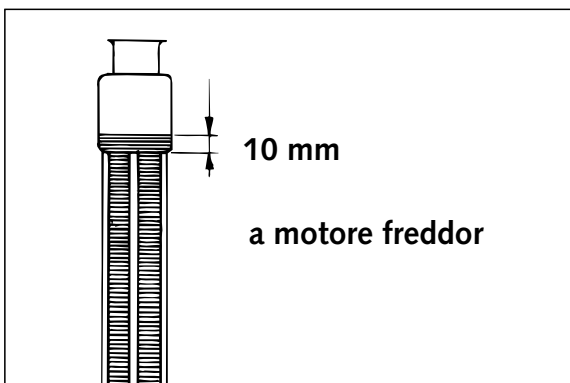
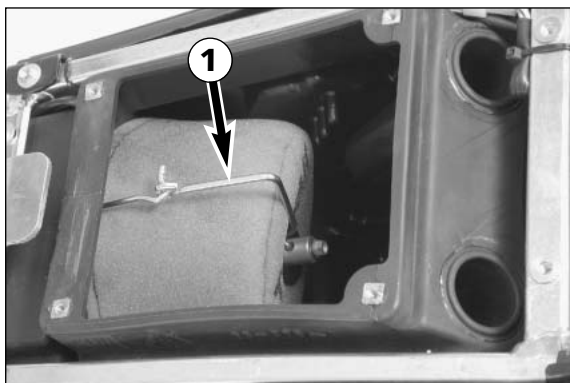
Possibili cause per un motore surriscaldato:
- guida lenta ad alto carico e con alta temperatura dell'aria:
  Per quanto sia possibile, aumentare la velocità di guida per far arrivare più aria ai radiatori. Se dopo ca. 300 metri non si nota alcun miglioramento, fermarsi subito, spegnere il motore e cercare altre cause.
- quantità insufficiente di liquido di raffreddamento nel sistema:
  Far raffreddare il motore e controllare la tenuta del sistema. Controllare il livello del liquido di raffreddamento, ATTENZIONE – PERICOLO DI SCOTTATURE!
  Proseguire solo se vi è sufficiente liquido nel sistema di raffreddamento! Recarsi comunque al più presto possibile da un'officina specializzata KTM per far eliminare il difetto. Se si prosegue nonostante il motore sia surriscaldato, si verificherà un danno al motore!
- non funziona la ventola al radiatore sinistro:
  A partire da una temperatura del liquido di raffreddamento di 98°C dovrebbe funzionare la ventola quando il motore è acceso. Se la ventola non funziona e vi è sufficiente liquido di raffreddamento, si può proseguire per raggiungere l'officina specializzata KTM più vicina facendo attenzione a sollecitare il meno possibile il motore.
- uso continuo della frizione (lasciandola slittare) a bassa velocità

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 60% e di acqua al 40%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

! AVVERTIMENTO !

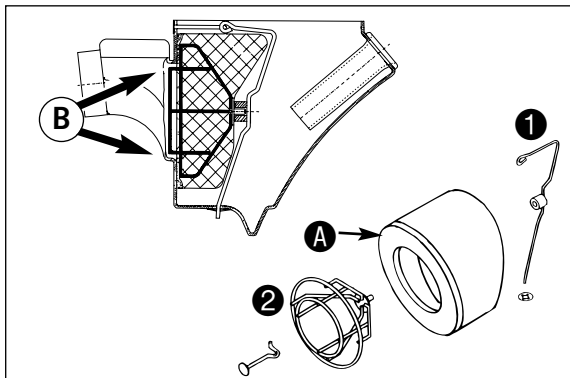
Usare sempre prodotti di buona qualità (p.es. Motorex Anti Frezze) per evitare l'insorgere di corrosione o la formazione di schiuma.

Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo il livello del liquido di raffreddamento dovrebbe trovarsi ca. 10 mm al di sopra delle lamelle del radiatore (vedi disegno). Se prima il liquido di raffreddamento è stato scaricato, riempire il sistema di raffreddamento e poi rabboccare a motore acceso.

Pulizia filtro aria *

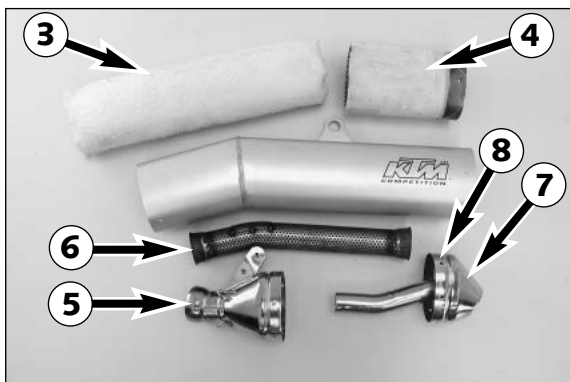
Smontare la sella e togliere il coperchio cassafiltro. Sganciare la staffetta fissaggio filtro ❶, orientarla indietro e togliere il filtro aria unitamente al supporto filtro dalla cassafiltro.

Togliere il filtro dal supporto filtro e lavarlo con cura con uno speciale liquido detergente. Per la manutenzione professionale del filtro aria la Motorex offre prodotti non inquinanti (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Power). Spremere leggermente il filtro ñ mai strizzarlo ñ e farlo asciugare. Oliare accuratamente il filtro aria asciutto con un olio per filtri di alta qualità e, massaggiando con le dita, impregnare l'intera superficie del filtro. Pulire anche la cassafiltro ed il coperchio cassafiltro e verificare che il soffietto filtro non presenti dei danneggiamenti.

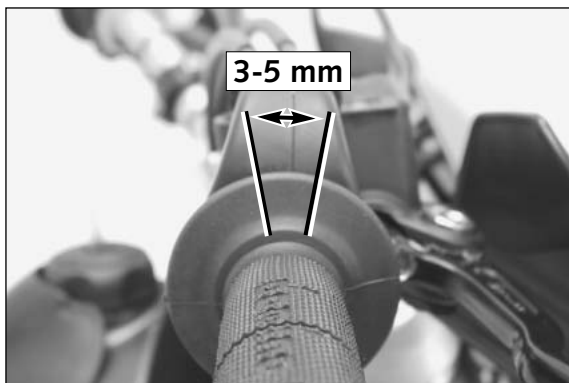
Montare il filtro aria sul supporto filtro ❷. Spalmare il lato superiore Ⓐ del filtro aria con grasso per migliorare la tenuta. Montare il filtro aria unitamente al supporto filtro nella cassafiltro facendo attenzione al centraggio Ⓑ, e fissare con la staffetta fissaggio filtro ❶.

! AVVERTIMENTO !

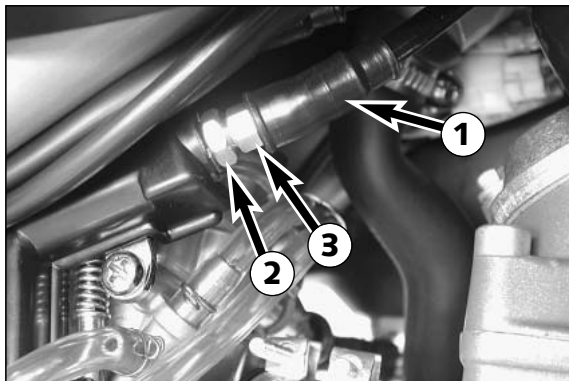
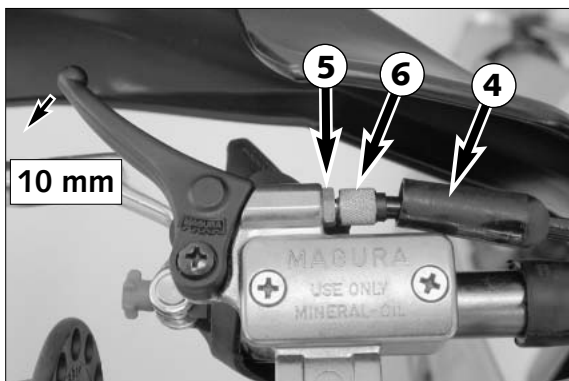
- NON PULIRE IL FILTRO IN SCHIUMA CON BENZINA O PETROLIO CHE LO POSSONO CORRODERE. PER UNA CORRETTA MANUTENZIONE DEL FILTRO IN SCHIUMA, LA KTM CONSIGLIA L'USO DI PRODOTTI DELLA DITTA TWINAIR PER LA PULIZIA E PER LA LUBRIFICAZIONE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTOCICLETTA SENZA FILTRO ARIA. L'INFILTRAZIONE DI POLVERE E SPORCO PUÒ CAUSARE DANNI ED UN'ELEVATA USURA.
- SE IL FILTRO ARIA NON È MONTATO CORRETTAMENTE, POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE E PROVOCARE DEI DANNI.

Impianto di scarico *

Per l'insonorizzazione i silenziatori in alluminio sono riempiti di lana di vetro. Con l'effetto del calore la lana di vetro diventa sciolta. Ciò può comportare una perdità di potenza e riduce l'effetto insonorizzante del silenziatore. Per esperienza il pacco di lana di vetro anteriore ❸ va sostituito più spesso del pacco posteriore ❹.
A questo scopo smontare il silenziatore dalla moto e togliere il tappo di chiusura anteriore ❺. Estrarre il pacco di lana di vetro anteriore unitamente al tubo interno ❻ dal silenziatore. Pulire il tubo interno anteriore.
Spingere un nuovo pacco nel silenziatore. Ora spingere anche il tubo interno nel silenziatore e rimontare il tappo di chiusura.
Per la sostituzione del pacco di lana di vetro posteriore togliere prima il pacco anteriore ed il tubo interno. Perforare quindi i rivetti e togliere il terminale ❼.

AVVERTENZA:
Gli O-ring ❽ vanno sostituiti ad ogni riparazione del silenziatore.
I pacchi di lana di vetro sono disponibili presso il vostro concessionario KTM.

⚠ ATTENZIONE ⚠

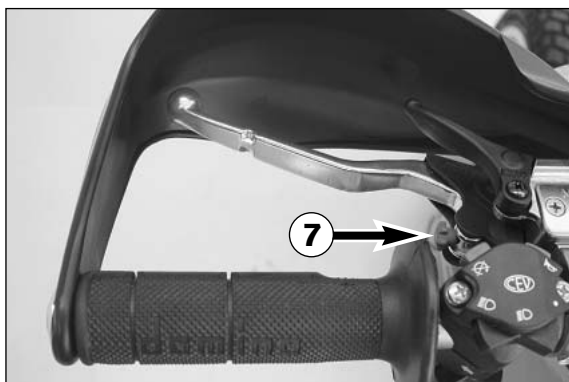
DURANTE IL FUNZIONAMENTO DELLA MOTOCICLETTA L'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO DIVENTA MOLTO CALDO. INIZIATE I LAVORI SULL'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO SOLO DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLO STESSO ONDE EVITARE BRUCIATURE.

Regolazione comando a cavo flessibile del gas *

Il comando gas dovrebbe avere sempre un gioco di 3-5 mm. Inoltre, a motore acceso, il numero di giri del minimo non deve variare quando si sterza fino all'arresto a destra ed a sinistra.

Per la regolazione dei cavi gas, spingere indietro il cappuccio di protezione ❶. Allentare il controdado ❷ e girare adeguatamente la vite di regolazione ❸. Girando in senso antiorario la corsa a vuoto diminuisce. Girando in senso orario la corsa a vuoto aumenta.
Serrare il controdado e controllare la scorrevolezza della manopola comando gas.

Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano*

Per il controllo mettere il pistone in compressione affinché siano chiuse le valvole. A questo scopo azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico. Ora si deve poter azionare la leva di decompressione di 10 mm, finché non si avverta una certa resistenza (le valvole di scarico iniziano ad aprirsi).
Per regolare: Spingere indietro il cappuccio protettivo ❹, allentare il controdado ❺ e regolare in modo corrispondente la vite di regolazione ❻. Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

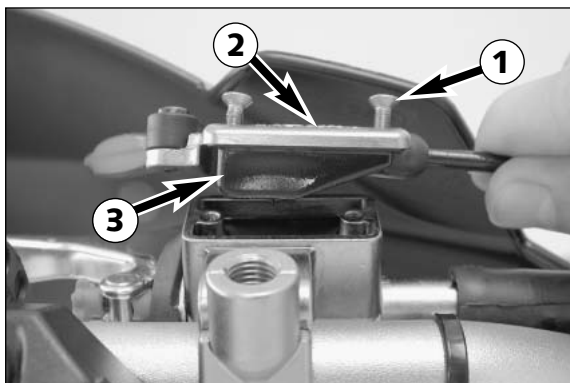
! AVVERTIMENTO !

Se non vi è corsa a vuoto alla leva di decompressione, ció comporta danneggiamenti del motore.

INDICAZIONE:
Il decompressore automatico non richiede nessuna regolazione.

Regolazione posizione base della leva frizione

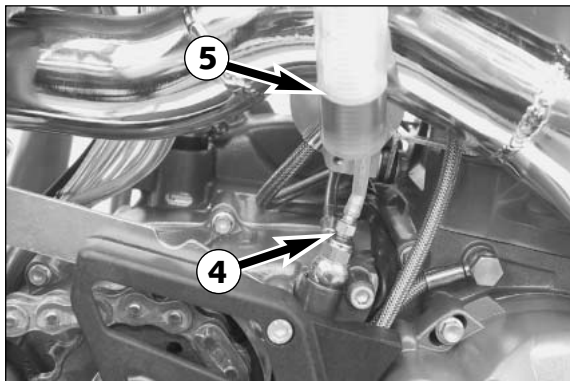
Con la vite di regolazione ❼ la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.
Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si allontana dal manubrio.

! AVVERTIMENTO !

Il campo di regolazione è limitato. Girare la vite di regolazione solo manualmente senza sforzare.

Controllo livello olio della frizione idraulica

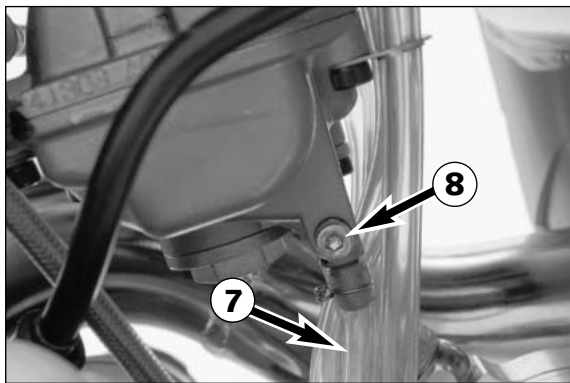
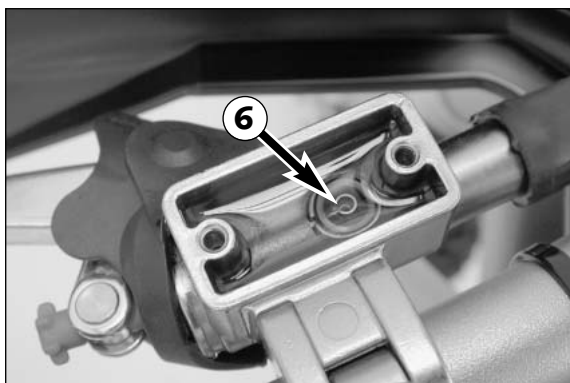
Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti ❶ e togliere il coperchio ❷ unitamente al soffietto di gomma ❸. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio Motorex Kupplungs-Fluid 75).Olio idraulico biodegradabile è disponibile dal vostro concessionario KTM (50 ml).

! AVVERTIMENTO !

Per il comando idraulico della frizione la KTM utilizza olio idraulico iodegradabile. Oli idraulici biodegradabili non vanno mai miscelati con oli minerali.Per il riempimento del cilindro comando frizione usare solo olio idraulico biodegradabile SAE 10.In nessun caso riempire olio idraulico minerale o liquido per freni.

Spurgo frizione idraulica

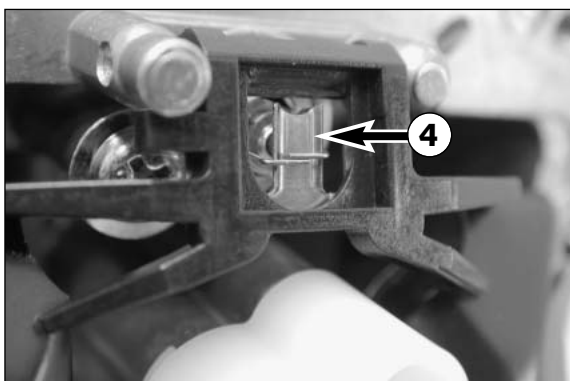
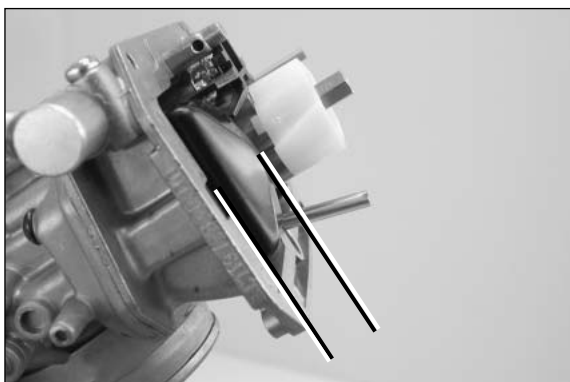
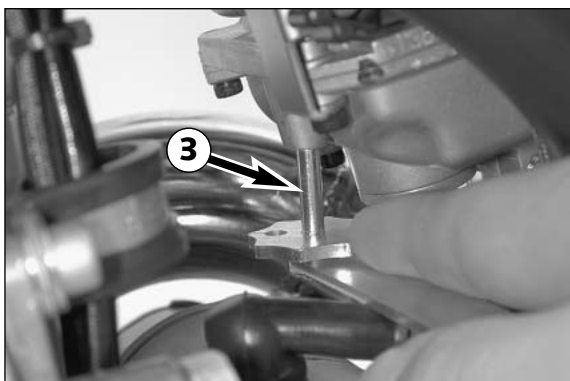
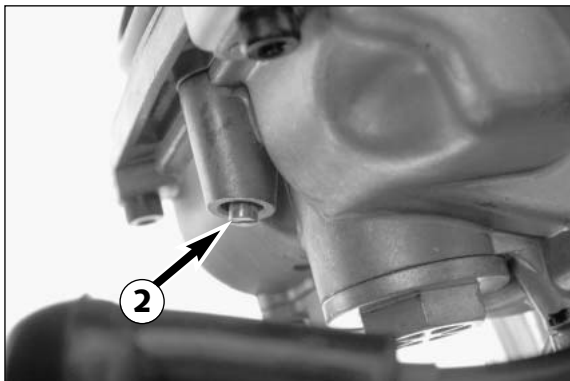
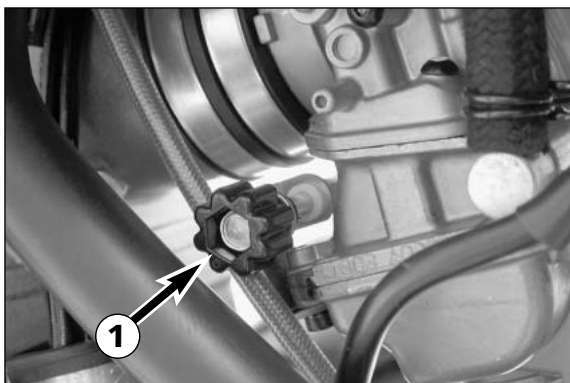
Per lo spurgo va tolto il coperchio del cilindro comando frizione. A questo scopo rimuovere le viti ❶ e togliere il coperchio ❷ unitamente al soffietto di gomma ❸. Al cilindro pompa frizione togliere il nipplo di sfiato ❹. Al suo posto montare la siringa di spurgo ❺ riempita di olio idraulico SAE 10. Immettere olio finché fuoriesce senza bollicine dal foro ❻ del cilindro comando frizione. Far attenzione che non trabocchi dell'olio. La siringa di spurgo è disponibile presso i rivenditori KTM.A procedura di spurgo terminata controllare il livello olio nel cilindro comando frizione. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio Motorex Kupplungs-Fluid 75).Olio idraulico biodegradabile è disponibile dal vostro concessionario KTM (50 ml).

! AVVERTIMENTO !

Per il comando idraulico della frizione la KTM utilizza olio idraulico iodegradabile. Oli idraulici biodegradabili non vanno mai miscelati con oli minerali.Per il riempimento del cilindro comando frizione usare solo olio idraulico biodegradabile SAE 10.In nessun caso riempire olio idraulico minerale o liquido per freni.

Svuotamento vaschetta carburatore

Dopo ogni pulizia ad umido la vaschetta del carburatore dovrebbe essere svuotata, per rimuovere l'acqua che eventualmente si è introdotta. Acqua nella vaschetta del carburatore provoca disturbi di funzionamento.
Eseguire questo lavoro a motore freddo. Chiudete il rubinetto del carburante e mettete il tubo ❼ dentro un recipiente per raccogliere il carburante che fuoriesce.
Ora aprite la vite di scarico ❽ per scaricare il carburante. Richiudete la vite di scarico, aprite il rubinetto del carburante e controllate la tenuta del sistema.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- Il carburante è facilmente infiammabile e tossico. Maneggiare quindi il carburante con tutte le precauzioni del caso. Mai eseguire lavori all'impianto del carburante vicino a fiamme aperte o sigarette accese.
- Far sempre raffreddare prima il motore. Con uno straccio pulire subito il carburante che eventualmente è stato versato. Anche materiali impregnati di carburante sono facilmente infiammabili. Se del carburante è stato ingerito o è entrato negli occhi, consultare subito un medico.
- Provvedere ad uno smaltimento regolare del carburante.

Carburatore–Regolazione del minimo *

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.
Il minimo viene regolato con la rotella di registro ❶ e la vite di registro miscela ❷. Con la rotella di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Con la vite di registro miscela viene regolata la miscela per il minimo, che giunge attraverso il sistema per il minimo fino al motore. Girando in senso orario la quantità di carburante diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di carburante aumenta (miscela grassa).
PER IMPOSTARE CORRETTAMENTE IL FUNZIONAMENTO AL MINIMO PROCEDERE COME DESCRITTO QUI DI SEGUITO:

1 Avvitare la vite registro miscela ❷ fino all'arresto e regolarla fino ad ottenere la regolazione base prevista dalla KTM (vedi Dati Tecnici Motore).
2 Scaldare il motore
3 Con la rotella di registro ❶ regolare il numero di giri del minimo normale (1400 – 1500/min).
4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela ❷ in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato. Se dovesse verificarsi un notevole aumento del numero di giri, ridurre il numero di giri al livello normale e ripetere la procedura del punto 4. Chi fa un impiego estremamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela più magra di ca. 1/4 di giro (in senso orario) rispetto a questo valore ideale, perché il suo motore si scalda di più.
NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte.
a) Se la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori
b) il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di due giri occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni maggiori.
Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerá ricominciare dall'inizio la regolazione
5 Ora regolare con la rotella di registro il numero di giri del minimo desiderato.
6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore
La valvola gas, lo spillo conico ed il getto a spillo sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti al carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo 200 ore.

ITALIANO

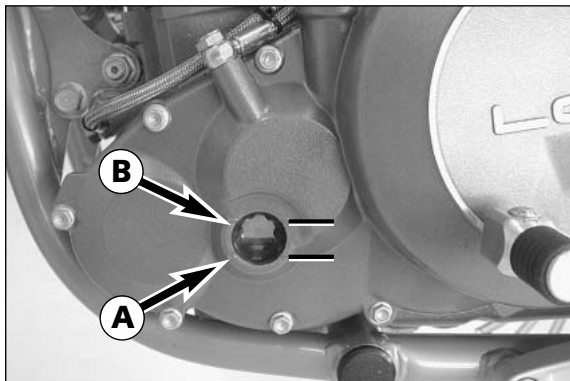
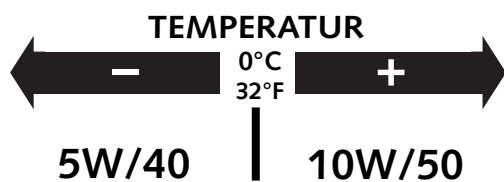
Regolazione vite di registro miscela *

Piazzate l'attrezzo speciale sulla vite di registro miscela ❷ sul lato inferiore del carburatore. Premere l'attrezzo leggermente verso l'alto e girare la rotella di registro ❸ finche l'attrezzo scatta nell'intaglio della vite di registro miscela.
Procedere ora alla regolazione. Alla rotella sono previsti dei segni di riferimento per i giri.

Controllo livello galleggiante (altezza galleggiante) *

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta. Tener inclinato il carburatore in modo che il galleggiante si appoggia alla valvola a spillo del galleggiante ma non la schiaccia.
In questa posizione lo spigolo del galleggiante dovrebbe essere parallelo alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore (vedi illustrazione).
Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.

Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante ❹.

Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e regolare il minimo.

Olio motore

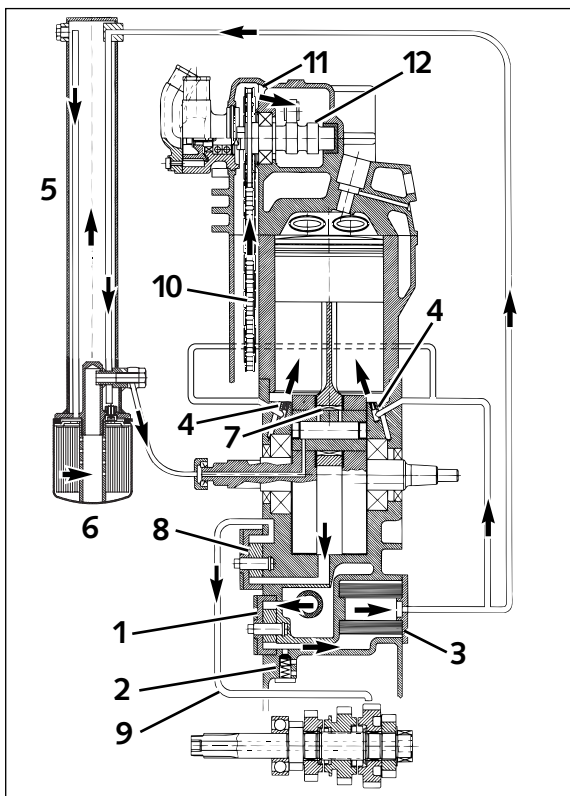
In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto 4 tempi oli motore dal settore automobilistico. Diverse direzioni di sviluppo tecnico però richiedevano una propria specifica per le moto 4 tempi – la norma JASO T903 MA . Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto, invece, si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma Jaso MA tiene conto di queste esigenze specifiche.
Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).
La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

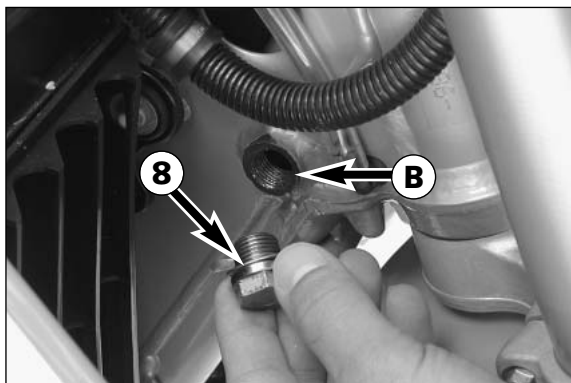
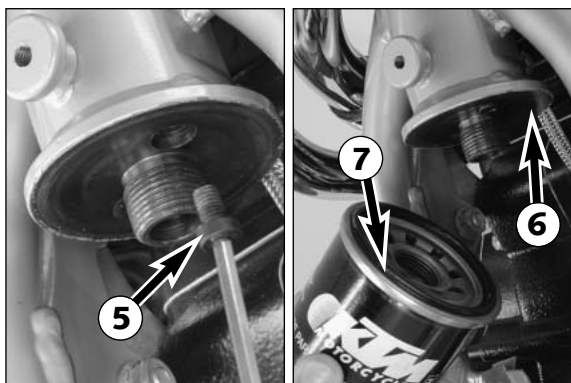
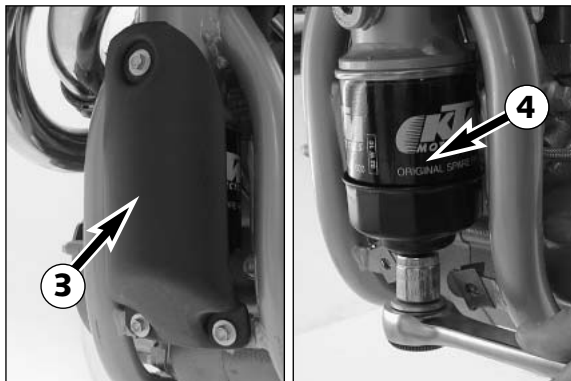
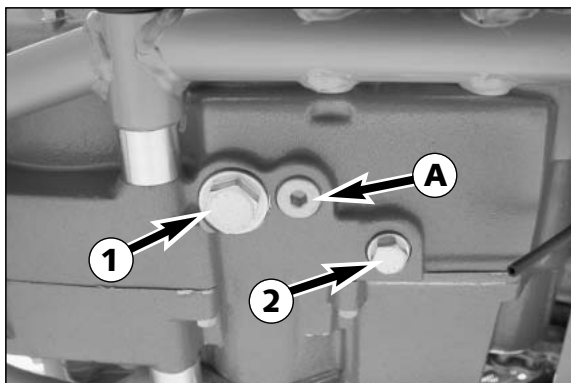
Controllo livello olio motore

Il livello dell'olio motore può essere controllato sia a motore freddo che caldo. Posteggiare la motocicletta su fondo piano in posizione eretta.

A motore freddo l'olio motore deve essere visibile al bordo inferiore Ⓐ del vetro spia.
A motore caldo il livello dell'olio motore deve arrivare fino al bordo superiore Ⓑ del vetro spia.
All'occorrenza rabboccare olio motore.

! AVVERTIMENTO !

- Quantitativi troppo esigui di olio motore oppure olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.
- Non superare il livello massimo.
- Non andare sotto il livello minimo.

Circuito dell'olio

La pompa dell'olio ❶ provvede ad immettere l'olio motore nel bypass ❷ attraverso il filtro dell'olio ❸. Seguendo, tramite un condotto in viene portato olio al getti ❹ che introduce il lubrificante a "spruzzo" sul cuscinetto dello spinotto e sul cielo del pistone. Il secondo tubo dell'olio porta il flusso principale dell'olio nel tubo anteriore del telaio ❺, dove l'olio motore viene raffreddato. Successivamente l'olio motore fluisce attraverso il filtro a maglia fine ❻, che filtra anche le impurità più fini dall'olio stesso. L'olio motore, privo di cosi di impurità, viene pompato attraverso un tubo dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella ❼ e scorrendo nel carter del motore. Una pompa dell'olio supplementare ❽ aspira l'olio dal carter del motore e lo mette in circolo il condotto dell'olio ❾ fino agli ingranaggi della quarta e della quinta marcia. Dagli ingranaggi l'olio motore raggiunge la coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena di distribuzione ❿, che porta l'olio motore verso l'alto alla testa cilindro. Attraverso il foro ⓫ l'olio motore giunge all'albero a camme ⓬ ed alle valvole.

Cambio olio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio *

NOTA: Per un migliore raffreddamento dell'olio motore, il tubo anteriore del telaio deve essere integrato nel circuito dell'olio. Ad ogni cambio d'olio è quindi necessario rimuovere anche il filtro a maglia fine, far defluire l'olio motore dal tubo anteriore e scaricare l'aria dal sistema di lubrificazione. Se il sistema dell'olio non viene spurgato o viene spurgato insufficientemente, i cuscinetti del motore non vengono lubrificati a sufficienza con il rischio di causare un danno al motore.
Raccomandiamo quindi di far eseguire il cambio olio motore in un'officina specializzata KTM. Entro il periodo di garanzia il cambio olio deve essere eseguito in un'officina specializzata KTM, altrimenti la garanzia decade.

Il cambio olio va eseguito a motore caldo.

⚠ ATTENZIONE ⚠

Il motore a temperatura d'esercizio e l'olio che si trova al suo interno sono molto caldi - Fare attenzione a non ustionarsi.

Posteggioare il motociclo su fondo piano. Rimuovere le due viti di chiusura ❶ e ❷ e far defluire l'olio in un recipiente.

! AVVERTIMENTO !

La vite di chiusura Ⓐ non deve essere tolta, si tratta in questo caso della valvola bipass.

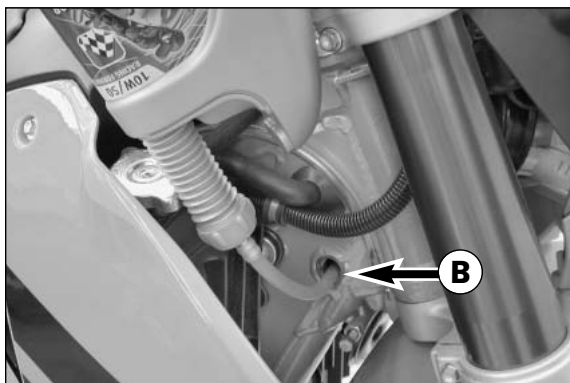
Rimuovere le 3 viti e il coperchio ❸, allentare il filtro a maglia fine ❹ con una chiave per filtri dell'olio e svitarlo a mano.

Affinché l'olio motore possa defluire dal tubo anteriore del telaio è necessario allentare la vite ❺.
Pulire accuratamente le viti di chiusura con petrolio e aria compressa per rimuovere il materiale metallico prodotto dallo sfregamento. Una volta che l'olio è defluito completamente, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con le guarnizioni.
Serrare la vite di chiusura ❶ con 30 Nm e la vite di chiusura ❷ con 20 Nm. Serrare la vite ❺ con 10 Nm.
Pulire la superficie di tenuta del tubo frontale ❻, riempire il nuovo filtro a maglia fine di olio per motori ed oliare la guarnizione in gomma ❼ Montare il filtro a maglia fine e stiringerlo manualmente.
Togliere l'astina livello olio dal coperchio frizione, immettere 1,3 litri di olio motore e rimontare la vite di chiusura.

! AVVERTIMENTO !

- Si raccomanda di impiegare esclusivamente filtri a maglia fine KTM originali. L'impiego di filtri diversi può provocare danni al motore.
- **Dopo aver scaricato l'olio dal tubo frontale del telaio, spurgare il sistema dell'olio !**

Per facilitarvi lo spurgo del sistema dell'olio abbiamo accluso agli attrezzi di bordo un raccordo per tubi ed un tubo flessibile di plastica per la costruzione di un attrezzo per il riempimento. Prendete un contenitore d'olio vuoto (da 1 litro) ed eseguite un foro 7mm nel tappo di chiusura. Avvitate il raccordo dall'esterno nel tappo di chiusura e fissatelo dall'interno con il dado esagonale M8. Montate il tubo di plastica sul raccordo.

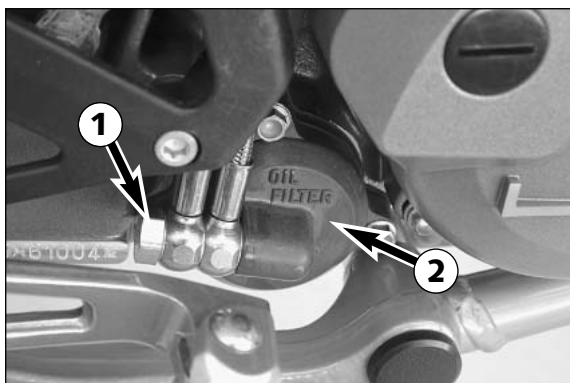
Riempire 0,6 litri di olio motore nel contenitore d'olio e rimuovere la vite di chiusura ❽ a fianco del cannotto sterzo.

Inserire il tubo di plastica nel foro di sfiato ❸ ed immettere 0,6 litri di olio motore nel tubo frontale del telaio. Rimuovere il tubo di plastica. Avviare il motore e farlo girare al minimo (ca. 20 secondi), finché non fuoriesca dell'olio al foro ❸. Appena fuoriesce dell'olio, spegnere il motore, rimontare la vite di chiusura completa di guarnizione e serrarla a 25 Nm.

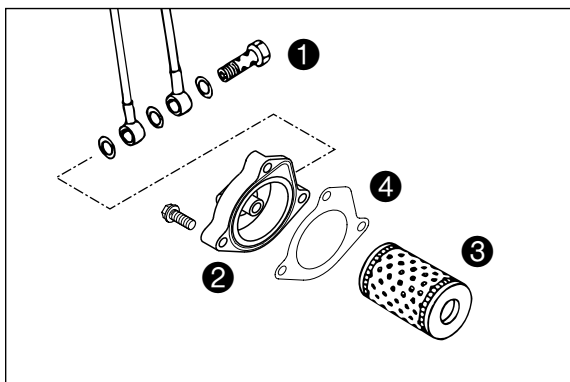
Far scaldare il motore, verificare la tenuta delle viti di scarico e del filtro a maglia fine e controllare il livello dell'olio motore con la motocicletta posizionata su una superficie orizzontale, attendere 5 minuti, estrarre l'astina del livello dell'olio e asciugarla con un panno.
Il livello olio dovrebbe trovarsi fra le due marcature dell'astina, in nessun caso però deve superare la marcatura MAX, altrimenti dell'olio motore giungerebbe attraverso lo sfiato motore nella cassafiltro.
Se necessario immettere ancora dell'olio.

! AVVERTIMENTO !

- Quantitativi troppo esigui di olio motore o olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.
- Un controllo del livello olio eseguito a motore freddo indica valori non corretti sull'astina livello olio e quindi fornisce un'indicazione errata della quantità d'olio.
- Non superare il livello massimo.
- Non andare sotto il livello minimo.

Infine, verificare la tenuta dell'intero sistema dell'olio e del motore. Montare il coperchio del filtro a maglia fine sul tubo anteriore del telaio.

AVVERTENZA: Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare! In nessun caso versare l'olio vecchio nella canalizzazione o nell'ambiente. 1 litro di olio inquina 1.000.000 di litri di acqua.

Cambio filtro olio *

Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore. Azionare la leva del freno a pedale e inserire un cacciavite o simile tra la leva del freno a pedale ed il rullo d'arresto, in modo da facilitare l'accesso al coperchio del filtro olio. Rimuovere la vite cava ❶ e le 3 viti TCEI. Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio ❷ e il filtro olio. Pulire il carter filtro, il coperchio filtro olio e le superfici di tenuta. Dopodiché controllare il libero passaggio del canale olio nel coperchio filtro.

Montare il nuovo filtro olio ❸ sull'apposito raccordo nel coperchio filtro e montare l'assieme con una nuova guarnizione ❹. Serrare le 3 viti del coperchio filtro con 5 Nm. Montare la vite passaggio olio con le relative guarnizioni e serrarla con 15 Nm.
Infine avviare il motore e controllare la tenuta del sistema dell'olio.

DIAGNOSI DEI DIFETTI

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda.
Vi facciamo perï notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non parte	Errore di comando	Azionare l'accensione, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza, aprire il rubinetto del carburante, fare il pieno di carburante, non azionare nè l'aria nè il dispositivo di avviamento a temperatura molto elevata, osservare le indicazioni di avviamento (vedere le apposite istruzioni per l'uso)
	Il motociclo non è stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio è rimastonella vaschetta del carburatore	I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.
	Alimentazione del carburante interrotta	Chiudere il rubinetto del carburante, staccare il tubo del carburante dal carburatore e metterlo dentro un recipiente, aprire adesso il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca il carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui il carburante non fuoriesca, controllare lo sfiato del serbatoio e rispettivamente pulire il rubinetto del carburante
	Motore ingolfato	Per pompare il carburante dal motore tirare la leva del decompressore a mano. Azionare il pedale avviamento 5 –10. Avviare quindi il motore come precedentemente descritto. Se necessario svitare la candela ed asciugarla.
	Candela annerita o bagnata Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Pulire o rispettivamente sostituire la candela Regolare la distanza interelettrodica a 0,9 mm
	Cappuccio della candela o candela difettosi	Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (posto nudo sul motore) ed azionare il pedale di avviamento, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – nel caso in cui la candela non emettesse alcuna scintilla staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenere a una massa a circa 5 mm ed azionare il pedale di avviamento – se adesso dovesse comparire una scintilla, sostituire il cappuccio della candela – Se invece non si dovesse presentare neanche adesso alcuna scintilla, controllare l'impianto di accensione
	Il connettore fra generatore con la bobina di accensione è ossidato	Staccare il serbatoio del carburante, pulire il connettore e trattare con spray di contatto
	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati	Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto
	Acqua nel carburatore o getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
	Il carburatore non si trova nella giusta posizione sulla flangia di aspirazione	Controllare la corretta posizione del carburatore
Il motore non funziona al il minimo	Getto del minimo intasato	Disassemblare il carburatore e pulire i getti
	Viti di regolazione del carburatore fuori posizione	Far tarare il carburatore
Il motore non funziona al il minimo	Impianto di accensione difettoso	Far controllare l'impianto di accensione

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non raggiunge il pieno regime	Il carburatore trabocca perché il livello è regolato troppo alto, l'ago del galleggiante è sporco o logorato	Disassemblare il carburatore e controllare il punto di usura
	I getti del carburatore sono allentati	Serrare i getti
	La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Controllare l'impianto di accensione
Potenza del motore troppo bassa	L'alimentazione carburante è parzialmente interrotta o il carburatore è sporco	Pulire l'impianto di alimentazione ed il carburatore
	Non è garantita la tenuta del galleggiante	Sostituire o rettificare il galleggiante
	Filtro dell'aria sporco	Pulire o sostituire il filtro dell'aria
	Impianto di scarico non a tenuta, deformato o poco filato di fibra di vetro nel silenziatore	Controllare le parti difettose sull'impianto di scarico, sostituire il filato di vetro nel silenziatore di scarico
	Gioco valvole troppo basso	Regolare il gioco valvole
	Vi è perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso	Regolare il comando a cavo flessibile del decompressore a mano
	La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Controllare l'impianto di accensione, eventualmente sostituirle
Il motore perde colpi o vi è ritorno di fiamma dal motore nel carburatore	Mancanza di carburante	Pulire e controllare l'impianto del carburante ed il carburatore
	Il motore non aspira l'aria giusta	Verificare la giusta posizione della flangia di aspirazione e del carburatore
Il motore si surriscalda eccessivamente	Non vi è sufficiente fluido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento	Riempire con il fluido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento
	Vento relativo insufficiente	Proseguire a velocità sostenuta
	Le lamelle del radiatore sono molto sporche	Pulire le lamelle del radiatore con getto d'acqua
	Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca
	Tubo del radiatore piegato	Accorciare il tubo del radiatore o sostituirlo
	Termostato difettoso	Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura d'apertura 70° C) oppure sostituirlo
	Fusibile del ventilatore bruciato	Sostituire il fusibile e controllare il funzionamento del ventilatore (vedere sotto)
	Interruttore termico difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
	Ventilatore difettoso	Controllare il funzionamento del ventilatore. A questo scopo avviare il motore e far ponte sui contatti all'interruttore termico (radiatore destro in basso), rivolgersi ad un'officina specializzata
Eccessivo consumo di olio	Tubo flessibile di sfiato cambio piegato	Sistemare il tubo di sfiato oppure sostituirlo
	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario
	Olio motore troppo fluido (viscosità)	Utilizzare olio più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Tutte le lampadine una volta accese si sono fulminate	Il condensatore oppure il regolatore di tensione è difettoso	Togliere la fiancatina destra e controllare i contatti Controllare sia il condensatore sia il regolatore di tensione
I dati del tachimetro elettronico non vengono più memorizzati	Batteria scarica	Sostituire la batteria

PULIZIA

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione.
Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con l'aggiunta di un prodotto detergente normalmente disponibile in commercio ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere eliminato con un leggero getto d'acqua.

! AVVERTIMENTO !

NON PULIRE MAI LA MOTOCICLETTA CON UN PULITORE AD ALTA PRESSIONE O CON UN FORTE GETTO D'ACQUA! ALTRIMENTI A CAUSA DELL'ALTA PRESSIONE L'ACQUA POTREBBE RAGGIUNGERE LE PARTI ELETTRICHE, I CONNETTORI, I COMANDI A CAVO FLESSIBILE, IL CUSCINETTO, IL CARBURATORE ECC. E CAUSARE GUASTI O PORTARE ALLA PRECOCE ROTTURA DI QUESTE PARTI.

- Per il lavaggio del motore si dovrebbe usare pulitori normalmente disponibili in commercio. I punti particolarmente sporchi dovranno essere puliti con un apposito pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e con un panno. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura d'esercizio e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili del motore e dei freni evaporerà.
- Tirare indietro i cappucci protettivi agli strumenti sul manubrio per far evaporare anche qui l'acqua che si è eventualmente infiltrata.
- Dopo il raffreddamento della motocicletta ungere o oliare tutti i punti di scorrimento ed i cuscinetti. La catena deve essere allo stesso modo trattata con un apposito spray per catene.
- Onde impedire disfunzioni dell'impianto elettrico trattare, il tasto di corto circuito, l'interruttore luci e l'innesto a spina con spray di contatto.

CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE

Se la moto viene utilizzata anche d'inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.

- Pulire a fondo la moto e lasciarla asciugare.
- Trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera.

⚠ ATTENZIONE ⚠

NON DEVE FINIRE DELL'ANTICORROSIVO SUI DISCHI DEI FRENI. CIÒ RIDURREBBE FORTEMENTE L'EFFETTO DI FRENATURA.

! AVVERTIMENTO !

DOPO VIAGGI SU STRADE SPARSE DI SALE, PULIRE A FONDO LA MOTO CON ACQUA FREDDA E FARLA ASCIUGARE BENE.

CONSERVAZIONE

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:

- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio del motore, il filtro dell'olio ed il filtro a maglia fine (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Successivamente aprire la vite di scarico della vaschetta del carburatore per scaricare anche il carburante rimanente.
- Smontare la candela e versare attraverso il foro della candela ca. 5 cc di olio motore nel cilindro. Azionare 10 volte il pedale di avviamento per far sì che l'olio motore venga distribuito sulla parete del cilindro e rimontare la candela.
- Mettere il pistone in compressione per indurre la chiusura delle valvole. Azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico.
- Scaricare dal serbatoio il carburante raccogliendolo in un apposito contenitore.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Ungere i cuscinetti o supporti delle leve di comando, dei poggiapiedi, ecc. ed anche la catena.
- Eseguire la manutenzione del leveraggio dell'ammortizzatore.
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

! AVVERTIMENTO !

E' ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE ACCENDERE PER POCO TEMPO IL MOTORE DI UNA MOTO MESSA A RIPOSO. IL MOTORE NON SI RISCALDEREBBE SUFFICIENTEMENTE, E QUINDI IL VAPORE D'ACQUA CREATOSI DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE SI CONDENSEREBBE CAUSANDO L'ARRUGGINIMENTO DELLE VALVOLE E DELLO SCAPPAMENTO.

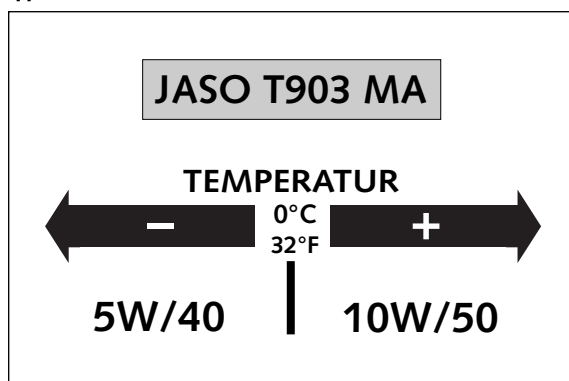
RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

AVVERTENZA: Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

DATI TECNICI - MOTORE 660 SMC 2004

Motore	**660 SMC**
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	654 cm^3
Alesaggio/corsa	102 / 80 mm
Compressione	11,7 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	584-V039
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 32 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola pieda di biella	bronzina
Pistone	lega forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell ´olio Eaten con coppa
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti diritti 31:79 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d´olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 34° PMS (6000 giri/min)
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DCPR8 E
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	almeno -25°C
Avviamento motore	pedale di avviamento

#

Olio motore

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).
La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE	
	660 SMC
Carburatore tipo	Keihin FCR-MX 41
Codice carburatore	4138A
Getto massimo	165
Spillo conico	OBDVT (OBEKR)
Getto minimo	42 (45)
Getto massimo aria	200
Getto minimo aria	100
Posizione spillo	5. (4.)
Getto avviamento	85
Vite di reg.miscela aperta di	2
Valvola gas	15
Riduzione potenza	arresto valvola gas (–)
Arresto membrana pompa	858 / 2,15 mm
Manopola avviamento a caldo	3,8 mm

DATI TECNICI - TELAIO 660 SMC 2004

	660 SMC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	**W**ithe **P**ower 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	265 / 300 mm
Sospensione posteriore	Monoammortizzatore (WP BAVP4681) con leveraggio PRO-LEVER abbinato al forcellone fuso, supportato su cuscinetti a rullini.
Freno anteriore	a disco forato e pinza fissa a 4 pistoncini
Disco freno anteriore	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio ∅ 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore Pressione aria	120/70–17 2,0 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria	160/60–17 2,2 bar
Capaciità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	16:38
Catena	XR 5/8 x 1/4
Lampadina	Faro . . . . HS1 12V 35/35 Watt (zoccolo PX43t) Luce d'ingombro . . . . 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Spia. . . . . 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Lucce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (zoccolo Ba Y15d) Lampeggiatore . . . . 12V 10W (zoccolo Ba 15s) La luce di targa . . . . 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Inclinazione forcella	63°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	910 mm
Altezza minima	290 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	131 kg

REGOLAZIONI STANDARD-FORCELLA

	660 SMC WP 1418Y750
Grado compressione	20
Grado distensione	15
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	28 mm
Camera compensazione	110 mm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD-AMMORTIZZATORE

	660 SMC WP 0118Y733
Grado compressione	4
Grado distensione	8
Molla	70 / 260
Precarico molla	22 mm

COPPIE DI SERRAGGIO - CICLISTICA 660 SMC 2004		
Perno ruota ant.	M24x1,5	40 Nm
Perno ruota post.	M20x1,5	80 Nm
Ammortizzatore in alto	M10 (10.9)	45 Nm
Ammortizzatore in basso	M10 (10.9)	45 Nm
Disco freno post. / ant.	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10 Nm
Vite tcei pinza del freno anteriore	M8	Loctite 243 + 40 Nm
Perno di supporto asta di collegamento/telaio	M12	60 Nm
Dadi a colletto perno leva a squadra	M14x1,5	100 Nm
Vite supporto motore	M10	45 Nm
Giunto sferico per asta di spinta	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dadi di bloccaggio per viti corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Dado esagonale perno forcellone	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio piastra forcella sup. (USD 43)	M8	20 Nm
Viti di serraggio piastra forcella inf. (USD 43)	M8	15 Nm
Viti di serraggio fondelli forcella	M8	10 Nm
Viti cavallotti fissaggio manubrio	M8	20 Nm
Vite ad esagono cavo innesto manubrio	M10	Loctite 243 + 20 Nm
Nippli dei raggi	M4	4 Nm
Altre viti della ciclistica	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Altri dadi flangiati della ciclistica	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

INDICE ALFABETICO

ENGLISCH	DEUTSCH	ITALIENISCH
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	Spia abbagliante
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for -multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornschalter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	luce di posizione
Rear brake switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Stop button	Stop schalter	Interruttore d'emergenza
Cooling fan	Lüftermotor	Motorino ventola
Throttle position sensor (TPS)	Vergaserpotentiometer	Potenziometro carburatore (sensore TPS)
Temperature switch	Temperaturschalter	Interruttore termico

CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gn: green	gn: grün	gn: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

ENGLISCH	FRANZÖSISCH	SPANISCH
Capacitor	Condensateur	Condensador
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route	Lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Flasher control lamp	Temion de clignoteur	Lampara aviso intermitentes
Generator	Genrateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	Feu de position	Luz de posicion
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Stop button	Contacteur stop	Interruptor parada
Cooling fan	Ventilateur	Motor del ventilador
Temperature switch	Contacteur de température	Interruptor de temperatura
Throttle position sensor (TPS)	Capteur d'ouverture de carburateur	Potenciómetro del carburador

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gn: green	gn: vert	gn: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta